

Le transport maritime des marchandises au Maroc : Evolution et perspectives



Table des matières

<i>Table des matières</i>	2
<i>Liste des graphiques</i>	3
<i>Liste des tableaux</i>	4
<i>Introduction</i>	5
1. Analyse de la demande du transport maritime marocain	6
1.1. Une demande fortement liée aux échanges commerciaux	6
1.2. ... ainsi qu'au trafic maritime mondial	8
1.3. Une demande dominée par le trafic en vrac solide	9
1.3.1. Trafic export du phosphate.....	9
1.3.2. Trafic export des engrais naturels et chimiques avec une diversification des destinations	12
1.3.3. Trafic import des céréales dépendant de la production nationale.....	14
1.3.4. Trafic import du charbon.....	16
1.3.5. Trafic import du Soufre	19
1.4. ... Ainsi que par le trafic en vrac liquide	20
1.4.1. Trafic import des hydrocarbures	20
1.4.2. Trafic export de l'acide phosphorique et trafic import de l'ammoniac	25
2. L'offre du transport maritime : deux tendances opposées.....	27
2.1. Un processus de développement des infrastructures du transport maritime	27
2.2. Un pavillon national en déclin même dans un contexte international favorable aux pays en développement.....	34
2.2.1. Une forte régression de la flotte maritime marchande marocaine	36
2.2.2. Un déclin qui s'est manifesté par un déficit des services de transport maritime	38
<i>Conclusion</i>	40
<i>Annexes</i>	45
<i>Bibliographie</i>	46

Liste des graphiques

Graphe 1 : Evolution des exportations et des importations marocaines entre 1993 et 2013	6
Graphe 2: Evolution, par groupement d'utilisation, des importations et des exportations marocaines en volume (en milliers de tonnes)	7
Graphe 3: Répartition régionale des importations et des exportations marocaines	7
Graphe 4 : Evolution des trafics maritimes marocain et mondial	8
Graphe 5 : Evolution de la structure du trafic maritime marocain.....	9
Graphe 6 : Structure du trafic maritime marocain- Vrac solide.....	9
Graphe 7 : Evolution des exportations et le prix/tonne des phosphates et dérivés	10
Graphe 8: Evolution de la composition des engrais sur le marché mondial.....	13
Graphe 9: Evolution de la consommation et du trafic maritime des engrais au Maroc	14
Graphe 10: Evolution de la structure de l'approvisionnement en céréales (En %) et du trafic maritime lié (en MT).....	15
Graphe 11 : Production et trafic des céréales (En KT).....	15
Graphe 12 : Production du Maroc et importations par pays des principales céréales (en KT)	16
Graphe 13 : Evolution du trafic du charbon et de l'électricité produite à partir du charbon	18
Graphe 14 : Répartition géographique des importations marocaines du charbon et coke	19
Graphe 15 : Evolution des importations du soufre et de la production de l'acide phosphorique (en KT)	19
Graphe 16 : Evolution du trafic des hydrocarbures en volume (En KT)	21
Graphe 17 : Processus de transformation des produits pétroliers (hors pétrole brut)	22
Graphe 18 : Consommation finale des produits pétroliers par secteur (en 1000 TEP).....	22
Graphe 19 : Répartition géographique des importations marocaines du pétrole brut.....	23
Graphe 20 : Sources des produits pétroliers en 2012.....	23
Graphe 21 : Répartition géographique des importations marocaines des produits pétroliers	24
Graphe 22 : Trafic de l'acide phosphorique (à l'export) et de l'ammoniac (à l'import) (En KT)	26
Graphe 23 : Trafic portuaire (Import –export) en millions de tonnes.....	29
Graphe 24 : Trafic portuaire à l'horizon 2030	30
Graphe 25 : Délai nécessaire moyen et le coût par conteneur en 2006 et 2013	34
Graphe 26: Evolution du trafic maritime international (marchandises chargées)	34
Graphe 27 : Composition du trafic maritime mondial pour les années 1990, 2000, et 2012.....	35
Graphe 28: Composition de la flotte maritime mondiale.....	35
Graphe 29 : Evolution de la composition de la flotte sous pavillon marocain (en mTPL)	36
Graphe 30 : Evolution des recettes et des dépenses des services des transports (en MDH).....	38
Graphe 31: Evolution des échanges des services du transport maritime.....	39
Graphe 32: Les services des transports maritimes au titre de 2011 (en millions de dollars).....	39

Liste des tableaux

Tableau 1 : Les principaux importateurs du phosphate brut marocain (En 1000T et %)	12
Tableau 2: Les principaux importateurs des engrais marocains (En 1000T et %)	14
Tableau 3 : Principaux fournisseurs du Maroc en soufre solide pour les périodes	20
Tableau 4 : Les principales destinations des produits pétroliers marocains	25
Tableau 5 : Les principaux importateurs de l'acide phosphorique de l'OCP	26
Tableau 6 : Les principaux pays fournisseurs du Maroc pour l'ammoniac	27
Tableau 7 : Caractéristiques des ports du commerce marocains en 2013	28
Tableau 8 : Estimation des coûts de construction et de développement des principaux ports	31
Tableau 9 : Les principaux opérateurs portuaires au Maroc.....	32
Tableau 10 : Qualité de l'infrastructure portuaire du Maroc en 2014.....	33
Tableau 11 : Indice de connectivité des transports maritimes réguliers.....	33
Tableau 12 : Evolution de la capacité de la flotte maritime globale de certains pays concurrents et/ou voisins du Maroc	36

Introduction

Assurant plus de 80% du trafic mondial de marchandise, le transport maritime joue un rôle fondamental dans la dynamisation du commerce international et la globalisation des échanges mondiaux et constitue, de ce fait, un facteur déterminant de compétitivité et un vecteur stratégique dans les chaînes de valeur mondiales qui refaçonnent la géographie de l'économie mondiale.

L'ouverture commerciale de l'économie marocaine, entamée depuis son adhésion au GATT en 1987, puis à l'OMC en 1994 et concrétisée par la signature d'une multitude d'accords de libre-échange et d'accords commerciaux, s'est traduite par un accroissement des échanges commerciaux avec le reste du monde, suscitant, ainsi, un fort besoin en matière d'infrastructures et de services de transport à même d'accompagner et renforcer cette dynamique. Dans ce contexte, le transport maritime qui assure plus de 95% du commerce extérieur marocain est considéré comme un secteur névralgique pour l'économie marocaine. La position géographique du Maroc sur le détroit, à un carrefour important des échanges commerciaux reliant l'Europe, l'Afrique, l'Asie et les Amériques fait du transport maritime le moyen idoine d'intégration de l'économie marocaine dans l'économie mondiale. En outre, le transport maritime génère des externalités importantes en termes de services et de travaux maritimes, notamment, pour le personnel sédentaire. Dans ce sens, il serait opportun de mettre en lumière les avantages comparatifs de ce secteur et d'identifier les ajustements à entreprendre afin de tirer le meilleur profit des opportunités qui se profilent à l'aune des changements sectoriels et géographiques, en cours et en perspectives, au niveau international.

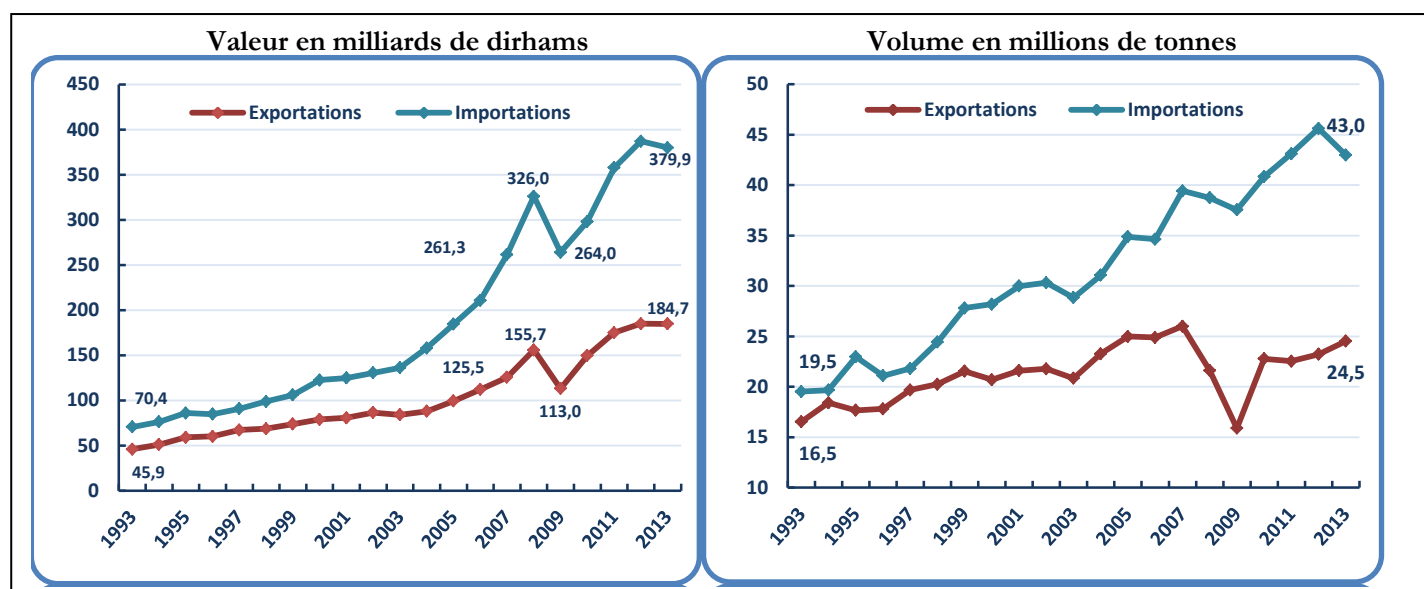
C'est dans cette perspective que s'inscrit la présente note qui vise, dans sa première section, à analyser l'évolution sur une longue période de la demande du transport maritime du fret au Maroc et ce, en la déclinant par type de marchandise. Cette analyse permettra de mettre la lumière sur les principales marchandises transitant par voie maritime ainsi que leur pays de destination et/ou de provenance et d'illustrer les principaux facteurs qui impactent les échanges commerciaux et, par conséquent, le trafic maritime. Quant à la deuxième section, elle s'attèlera à décrypter l'offre du transport maritime du fret en mettant en exergue, de prime abord, l'importance de l'infrastructure du transport maritime ainsi que l'effort déployé afin de faire du Maroc un hub portuaire de la région euro-méditerranéenne. Cette section analysera, en profondeur, l'état des lieux de la flotte maritime marocaine et son évolution au cours des 20 dernières années.

1. Analyse de la demande du transport maritime marocain

1.1. Une demande fortement liée aux échanges commerciaux ...

Le commerce extérieur marocain constitue un facteur déterminant de la demande du transport maritime. Il a connu, pendant les deux dernières décennies, une évolution à des vitesses différentes. En effet, les exportations et les importations sont passées respectivement de 45,9 et 70,4 milliards de dirhams en 1993 à 184,7 et 379,9 milliards de dirhams en 2013, soit des taux de croissance annuelle moyenne (TCAM) respectifs de 7,2% et 8,8%. En volume, le commerce extérieur marocain a porté, en 1993, sur 16,5 millions de tonnes des produits exportés contre 19,5 millions de tonnes des produits importés. En 2013, les exportations ont atteint 24,5 millions de tonnes contre 43 millions de tonnes pour les importations, soit des TCAM de 2% et 4% respectivement pour l'export et l'import.

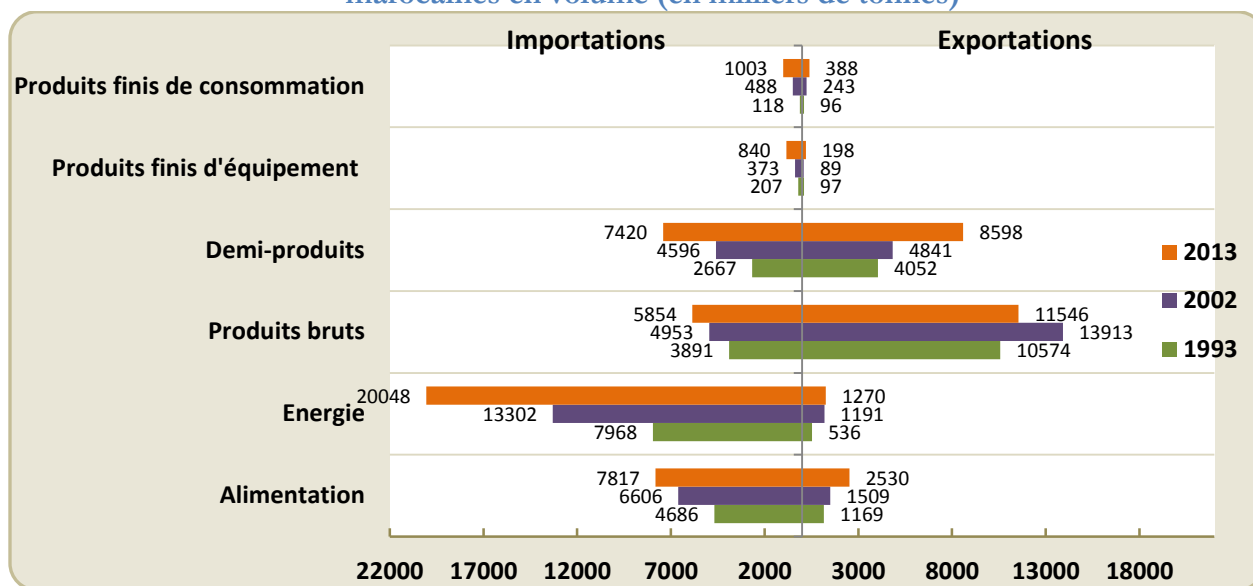
Graph 1 : Evolution des exportations et des importations marocaines entre 1993 et 2013



Source : Elaboration DEPF sur la base des données de l'Office des changes.

L'augmentation des importations a concerné tous les groupements d'utilisation, notamment, les produits énergétiques dont le volume est passé de près de 8 millions de tonnes en 1993 à plus de 20 millions de tonnes en 2013. Concernant les exportations en volume, la hausse n'a pas été aussi généralisée compte tenu des baisses survenues, notamment, pour les produits bruts en faveur des demi-produits dénotant la montée en gamme des exportations nationales liée intrinsèquement aux changements structurels survenus pour la valorisation de la production nationale des produits bruts.

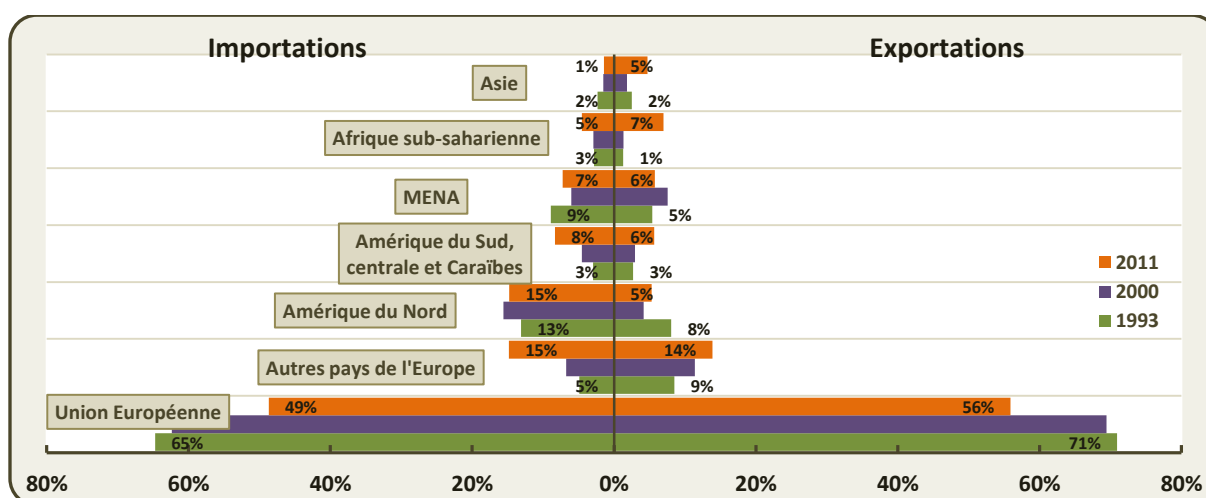
Graph 2: Evolution, par groupement d'utilisation, des importations et des exportations marocaines en volume (en milliers de tonnes)



Source : Elaboration DEPF, données Office des changes.

En somme, l'importante évolution de la structure des échanges commerciaux sur les deux dernières décennies a engendré un besoin grandissant en matière de transport maritime (infrastructure et matériels). Il s'agit d'un besoin multidimensionnel, notamment, avec la nouvelle orientation du Maroc vers l'ouverture sur de nouveaux partenaires commerciaux, dans l'objectif de réduire sa forte dépendance vis-à-vis de ses partenaires historiques, notamment, l'Union Européenne dont la part dans les exportations est passée de 77% en 1990 à 60% en 2013 (respectivement de 61% à 50% pour les importations). Cette diversification, certes bénéfique, implique des efforts supplémentaires en termes d'ouverture de nouvelles lignes maritimes à même de soutenir les ambitions du Maroc à s'ouvrir sur de nouveaux marchés à fort potentiel de croissance.

Graph 3: Répartition régionale des importations et des exportations marocaines

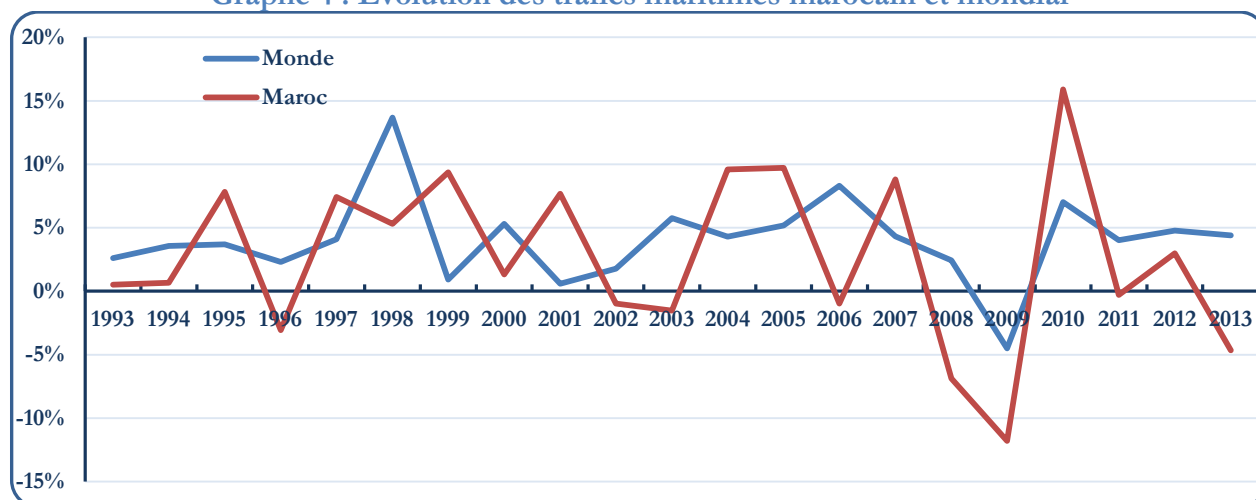


Source : Elaboration DEPF, données CHELEM

1.2. ... ainsi qu'au trafic maritime mondial.

L'analyse de l'évolution du trafic maritime marocain en liaison avec le trafic mondial sur la période 1992-2012 permet de faire la distinction entre trois sous-périodes. Pendant la première période (1993-1997), les variations annuelles du trafic maritime marocain étaient significativement sensibles à celles du trafic mondial avec un coefficient de corrélation avoisinant 0,86. Tandis que pendant la période 1998-2005, les deux trafics ont connu des fluctuations annuelles à des rythmes différents, avec des effets retardés de l'évolution du trafic mondial sur le trafic marocain en enregistrant un taux de corrélation atteignant 0,72 entre 1998 et 2005 et avec un lien plus intense entre 1998 et 2002 (un coefficient de corrélation de 0,89). Enfin, lors de la dernière période 2007-2012, le trafic maritime marocain a été fortement influencé par le trafic mondial de sorte qu'ils sont corrélés avec un coefficient de 0,85.

Graph 4 : Evolution des trafics maritimes marocain et mondial

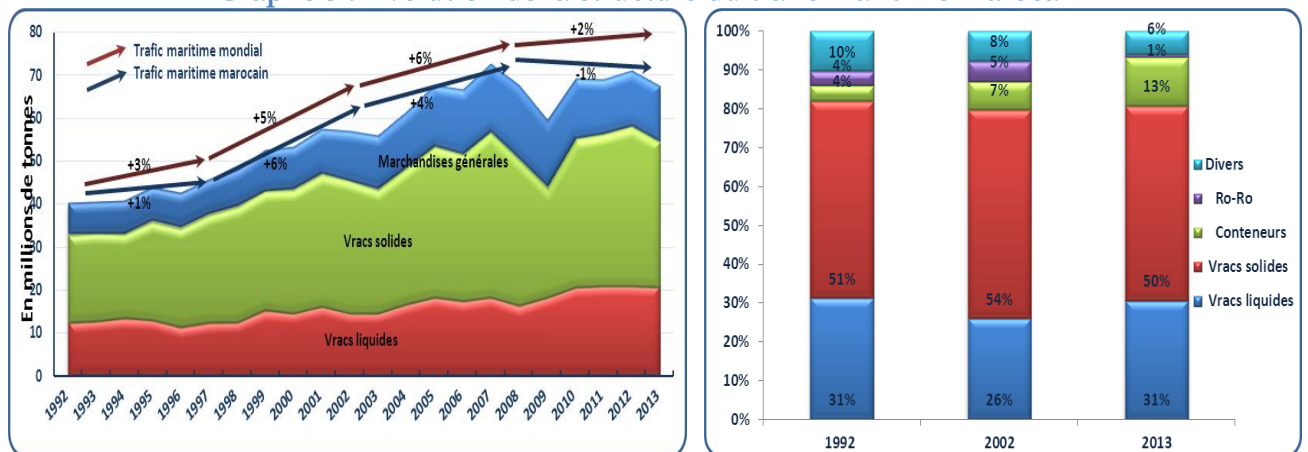


Source : Elaboration DEPF, données CNUCED et ANP

Le trafic maritime marocain national¹, qui s'est caractérisé pendant de longues années par une croissance positive et soutenue des échanges relatifs aux différents types de marchandises, a accusé depuis 2007 de fortes fluctuations. Ainsi, après une croissance annuelle de 9% en 2007, le trafic maritime a baissé de 7% en 2008 puis de 12% en 2009, suite à la crise économique mondiale, avant qu'une importante reprise ne se manifeste en 2010 avec +16%. Le trafic a stagné en 2011(-0,2%) avant de reprendre sa tendance haussière en 2012 (3%) et en 2013 (+9%). Cette évolution, qui est due, essentiellement, à celle des marchandises en vrac solide (qui représentent plus de 50% du trafic maritime) et autres marchandises (notamment les marchandises conteneurisées dont la part s'élève à 12% en 2013 contre 4% en 1992), a été compatible avec les mouvements du trafic maritime mondial. En effet, les trafics maritimes mondial et marocain ont globalement suivi le même trend de croissance sur la période entre 1992 et 2012.

¹ Hors transbordement du port Tanger Med qui a représenté 25,2 millions de tonnes en 2013, soit 25% du trafic maritime global au Maroc. Dorénavant, toute l'analyse du trafic maritime correspondra au trafic national hors transbordement, pour faire le lien avec l'activité économique et commerciale du Maroc, transitant dans les ports gérés par l'ANP (90% du trafic national), dont l'information est la plus explicite.

Graph 5 : Evolution de la structure du trafic maritime marocain

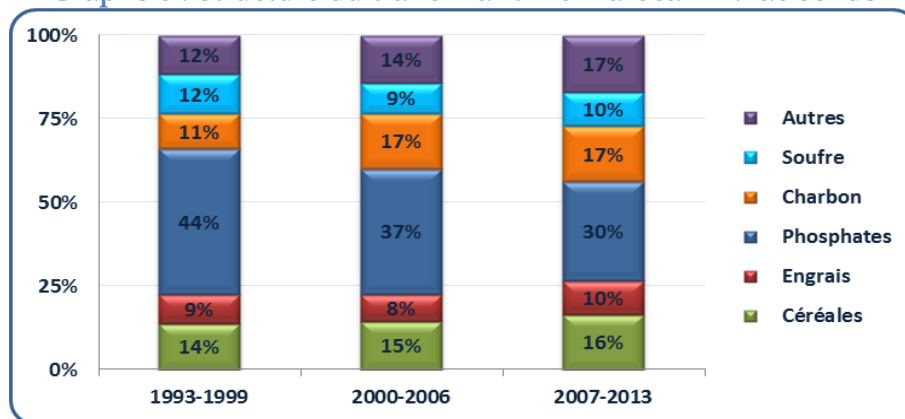


Source : Elaboration DEPF, données ANP et CNUCED

1.3. Une demande dominée par le trafic en vrac solide ...

Le trafic en vrac solide du Maroc représente plus de 50% du trafic national, et se constitue majoritairement des produits d'origine minérale (les phosphates, le charbon, les engrais et le soufre), dont la part a atteint 67% sur la période 2006-2013 contre 75% entre 1992 et 1998. En effet, entre ces deux périodes, les phosphates et le charbon ont connu les plus importants changements passant, respectivement, de 44% et 10% à 31% et 17%. Tandis que les parts des céréales et du soufre n'ont connu qu'une légère évolution, allant respectivement de 14% et 12% à 14% et 11%, alors que le poids des engrais dans le vrac sec a augmenté de 3 points pour atteindre 13% du vrac solide.

Graph 6 : Structure du trafic maritime marocain- Vrac solide



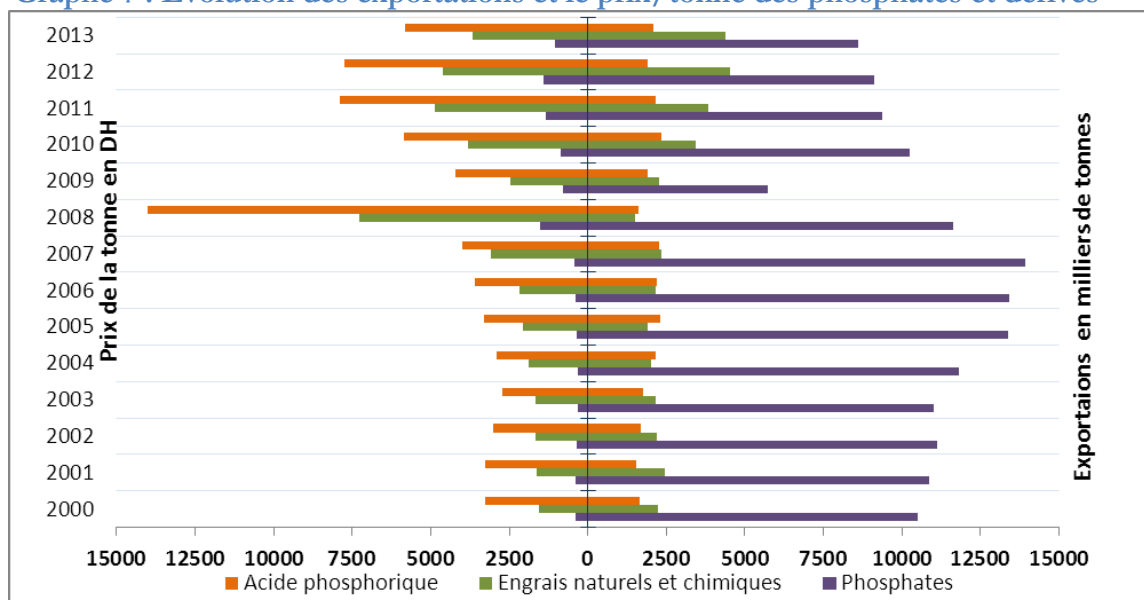
Source : Elaboration DEPF, données ANP

1.3.1. Trafic export du phosphate

Au titre de l'année 2013, la part du phosphate et dérivés dans les exportations marocaines s'est élevée à 61% et 20% respectivement en volume et en valeur. En volume, les exportations de l'Office chérifien des phosphates (OCP) se constituent à hauteur de 60% du phosphate brut, de 28% des engrais naturels et chimiques, et de 12% de l'acide phosphorique. Au cours des dernières années, l'OCP s'est orienté vers l'augmentation de ses exportations du phosphate transformé et la réduction de celles du phosphate brut. Ainsi, la part de ce dernier

est passée de 76% en moyenne annuelle entre 2005 et 2008 à 60% entre 2009 et 2012. Alors que les parts respectives des engrais naturels et chimiques et de l'acide phosphorique sont passées de 11% et 12% à 25% et 15%. En 2013, les exportations du phosphate brut se sont élevées à 8,6 millions de tonnes soit 33% de la production des phosphates et 40% des exportations totales de l'OCP.

Graph 7 : Evolution des exportations et le prix/tonne des phosphates et dérivés



Source : Elaboration DEPF, données Office des changes

Cette orientation de l'OCP a été dictée par une conjoncture internationale caractérisée par la flambée des prix du phosphate sur le marché des matières premières. Le Maroc occupe une place prépondérante en matière de production et d'exportation des phosphates à l'échelle mondiale, soit le premier exportateur mondial et le troisième producteur des phosphates après les Etats-Unis et la Chine. Partant de là, la répercussion des fluctuations survenues sur le marché mondial des phosphates s'est immédiatement fait ressentir sur l'offre exportable du Maroc qui est passée de 11,2 millions de tonnes à 13 millions de tonnes puis à 8,6 millions de tonnes en moyenne annuelle sur les périodes respectives 2001-2004, 2005-2008, et 2009-2013. Ainsi, le Maroc a pu bénéficier d'une manne financière, notamment en 2008, avec des recettes d'exportations s'établissant à 17,7 milliards de dirhams pour une quantité de 11,6 millions de tonnes soit un prix moyen record de 1519 dirhams/la tonne - alors que ce prix n'a été que de 437 dirhams une année auparavant.

Dans ce cadre, force est de souligner que le Groupe OCP a entamé au cours de ces dernières années une nouvelle stratégie basée sur un ancrage de plus en plus marqué sur les marchés émergents (Brésil, Inde...) et sur la valorisation du phosphate conjuguée à une flexibilité industrielle et commerciale visant à mieux atténuer les effets de la cyclicité de la demande et de la concurrence étrangère. A côté de la réduction de la production et de la consommation des engrais complexes et phosphatés au niveau de certains pays européens²,

² La France a arrêté la production de l'acide phosphorique avec la fermeture de sa dernière usine en 2004.

cette nouvelle orientation stratégique du Groupe explique, dans une large mesure, les changements de tendance qui ont marqué les échanges commerciaux du phosphate durant la période 2002-2013.

Bonnes perspectives de développement pour l'OCP :

Dans le cadre de la stratégie de développement industriel du Groupe OCP, ce dernier a lancé des projets d'envergure dont notamment :

1. L'inauguration, le 1^{er} février 2016 à la plateforme industrielle de Jorf Lasfar, d'une usine de production d'engrais naturels et chimiques dédiée entièrement à l'Afrique (Africa Fertilizer Complex) et d'une usine de dessalement d'eau de mer pour un investissement global de plus de 6,1 milliards de dirhams. Africa Fertilizer Complex, qui a nécessité un budget de l'ordre de 5,3 milliards de dirhams, est composée d'une unité d'acide sulfurique (1,4 million de tonnes/an), d'une unité d'acide phosphorique (450.000 tonnes/an), d'une unité d'engrais (1 million de tonnes équivalent DAP/an), d'une centrale thermoélectrique d'une puissance de 62 MW et de différentes infrastructures de stockage pouvant accueillir 200.000 tonnes d'engrais, soit plus de deux mois d'autonomie. Africa fertilizer Complex, qui a généré 1,35 million jours/hommes de travail pendant la phase de construction (86% nationaux), permettra la création de 380 emplois durant la phase d'exploitation.
2. Le coup d'envoi, le 5 février 2016, de la construction d'un nouveau complexe industriel intégré de l'OCP et d'un technopôle à Laayoune pour un budget de 19 milliards de dirhams :
 - La construction du complexe industriel intégré de production d'engrais et le nouveau wharf pour près de 17 milliards de dirhams (1,7 milliard de dollars US), ce qui permettra de diversifier les activités du Phosboucraa qui, outre le traitement et l'exportation de la roche phosphatée, produira et exportera, également, de l'acide phosphorique et de l'engrais.
 - La construction de la technopole Fom El Oued, une cité du savoir et de l'innovation au service du développement des provinces du Sud pour un investissement de 2 milliards de dirhams (205 millions de dollars US) à horizon 2022 et s'étalant sur 126 ha.

La diversification des marchés s'est traduite par une importante ouverture sur les pays de l'Europe centrale et orientale (Lituanie, Norvège, etc.), ainsi que les pays latino-américains (Argentine, Colombie, etc.). Il y'a lieu de signaler que les Etats-Unis (2,50 MT), l'Inde (1,06 MT), le Brésil (0,55 MT), le Mexique (0,5 MT), et la Nouvelle-Zélande (0,4MT) sont les cinq premiers pays de destination du phosphate brut du Maroc, qui ont accaparé 54% des exportations marocaines du phosphate sur la période 2010-2013.

Tableau 1 : Les principaux importateurs du phosphate brut marocain (En 1000T et %)

2002-2005		2006-2009		2010-2013				
Poids	%	poids	%	poids	%			
Etats-Unis	2544	21,5%	Etats-Unis	3195	28,6%	Etats-Unis	2501	26,8%
Espagne	1629	13,8%	Espagne	1945	17,4%	Inde	1062	11,4%
Mexique	993	8,4%	Inde	1331	11,9%	Brésil	548	5,9%
Inde	859	7,3%	Mexique	1169	10,5%	Mexique	547	5,9%
Pologne	690	5,8%	Pologne	1004	9,0%	Nouvelle Zélande	405	4,3%
Brésil	620	5,2%	Brésil	985	8,8%	Turquie	384	4,1%
France	549	4,6%	Nouvelle Zélande	773	6,9%	Espagne	315	3,4%
Nouvelle Zélande	494	4,2%	Belgique et Luxembourg	533	4,8%	Norvège	279	3,0%
Belgique-Luxembourg	427	3,6%	Australie	461	4,1%	Pologne	265	2,8%
Indonésie	342	2,9%	Corée du Sud	459	4,1%	Roumanie	219	2,3%
Corée du Sud	304	2,6%	Indonésie	449	4,0%	Allemagne	143	1,5%
Australie	291	2,5%	Croatie	371	3,3%	Australie	140	1,5%
Roumanie	226	1,9%	France	363	3,3%	France	132	1,4%
Croatie	223	1,9%	Roumanie	274	2,5%	Indonésie	101	1,1%
Allemagne	115	1,0%	Turquie	222	2,0%	Corée du Sud	66	0,7%
Italie	113	1,0%	Japon	171	1,5%	Japon	59	0,6%
Japon	107	0,9%	Allemagne	161	1,4%	Italie	36	0,4%
Grèce	89	0,7%	Bulgarie	160	1,4%	Portugal	22	0,2%
Bulgarie	69	0,6%	Italie	123	1,1%	Croatie	9	0,1%
Autres	1158	9,8%	Autres	1896	17,0%	Autres	2099	22,5%
Phosphates	11840	100%	Phosphates	11171	100%	Phosphates	9330	100%

Source : Elaboration DEPF, données Office des changes

1.3.2. Trafic export des engrais naturels et chimiques avec une diversification des destinations

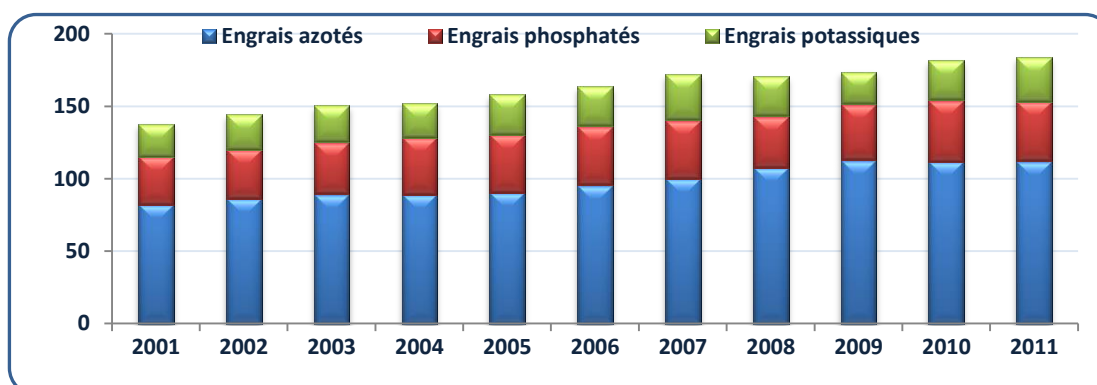
L'utilisation des engrais est indispensable afin d'améliorer la productivité des sols cultivés et la rentabilité des agriculteurs. Cette question revêt une importance capitale dans la mesure où elle est liée à la sécurité alimentaire de la population mondiale dont la croissance est plus importante par rapport à celle des terres cultivables disponibles. La consommation mondiale des engrais s'établissait à 184 MT au titre de 2011 contre 138 MT en 2001, soit un TCAM de 3%. Elle se compose, sur la période 2001-2011, en moyenne de 60% des engrais azotés, 16% des engrais potassiques, et de 24% des engrais phosphatés.

Cette répartition est restée pratiquement constante sur cette période du fait que les TCAM des types d'engrais étaient respectivement de 3,3%, 3% et 2,2%. D'après l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), même si les pays développés ont tendance à réduire leur consommation des engrais, la demande mondiale continuera à s'accroître suite, notamment, à l'augmentation de celle des pays en développement. Ainsi, la consommation mondiale du P₂O₅³ dans les engrais devrait passer de 40,7 millions de tonnes en 2013 à 45 millions de tonnes en 2017, avec la plus forte croissance en Asie et en Amérique du Sud⁴.

³ La qualité des phosphates est mesurée en teneur en pentoxyde de phosphore P₂O₅ qui varie entre 5% et 45% dans le phosphate brut et atteint 52% dans l'acide phosphorique.

⁴ U.S. Geological Survey, « Mineral Commodity Summaries », Février 2014

Graph 8: Evolution de la composition des engrais sur le marché mondial



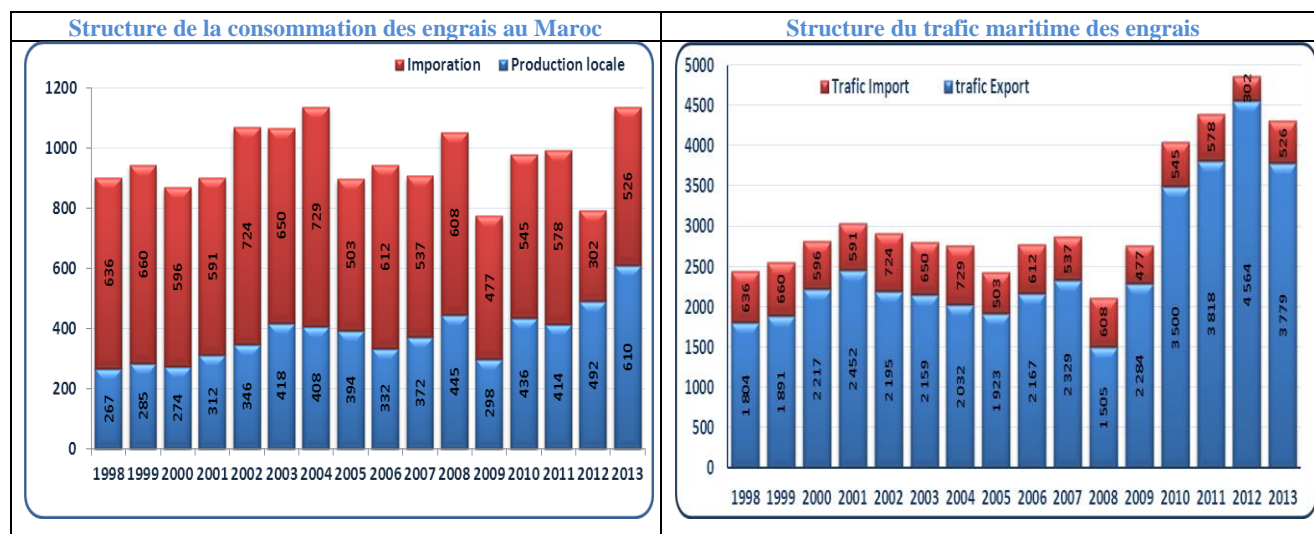
Source : Elaboration DEPF, données FAO

Le trafic maritime des engrais est constitué essentiellement du trafic export, qui est alimenté par une hausse de la demande à l'échelle mondiale. Depuis 2008, le trafic maritime marocain des engrais connaît une croissance importante de sorte qu'il est passé de 2,1 MT en 2008 à 4,3 MT en 2013 soit 13% du trafic en vrac solide. L'approvisionnement du marché national est assuré par la production locale pour les engrais phosphatés ainsi que par le recours à l'importation, notamment, pour les engrais azotés et les produits potassiques. Au cours de la période 2000-2013, l'utilisation des engrais au Maroc a atteint une moyenne annuelle de 966 milliers de tonnes dont 570 milliers de tonnes sont des engrais importés soit 59% des engrais utilisés.

Sur la période 2010-2013, les principales destinations des engrais marocains sont le Brésil avec un tonnage moyen de 1,59 MT, l'Inde avec 0,46 MT et les Etats-Unis avec 0,29 MT représentant ainsi des parts respectives de 39%, de 11%, et de 7% de la moyenne exportée en cette période. S'agissant du Brésil, sa demande, qui a été déjà importante, a pratiquement triplé par rapport à la période 2002-2005. L'Inde et les États-Unis, quant à eux, ne sont devenus que récemment des destinations privilégiées des engrais marocains. Il y'a lieu de signaler que les exportations des engrais sont amenées à garder leur tendance haussière, notamment, dans le cadre de la stratégie de l'OCP visant à sécuriser ses débouchés en multipliant ses joint-ventures et en renforçant sa présence à l'étranger à travers des bureaux de représentation au Brésil, en Inde et en Argentine⁵. Cette hausse serait soutenue dans l'avenir par une progression annuelle moyenne de 1,3% de la population mondiale qui atteindrait 8,1 milliards et 9 milliards d'individus respectivement en 2025 et 2050 contre près de 7 milliards en 2013. En réponse à cette croissance démographique, la production agricole devra doubler d'ici 2050 (la production annuelle des céréales, à titre d'exemple, devrait atteindre près d'un milliard de tonnes).

⁵ Et incessamment en Amérique du Nord, après la signature en janvier 2016 de la décision de l'autorisation de l'OCP d'y créer une filiale sous la dénomination «OCP Research Services, LLC».

Graph 9: Evolution de la consommation et du trafic maritime des engrais au Maroc



Source : Elaboration DEPF, données Office des changes et OCP

Tableau 2: Les principaux importateurs des engrais marocains (En 1000T et %)

	2002-2005		2006-2009		2010-2013	
	Poids	%	Poids	%	Poids	%
Brésil	568	27,3%	641	31,0%	1589	39,1%
France	261	12,6%	184	8,9%	457	11,2%
Italie	180	8,7%	122	5,9%	285	7,0%
N-Zélande	161	7,8%	120	5,8%	241	5,9%
Iran	145	7,0%	115	5,6%	217	5,3%
Chine	133	6,4%	114	5,5%	109	2,7%
G-Bretagne	125	6,0%	100	4,8%	100	2,5%
Thaïlande	80	3,9%	94	4,5%	94	2,3%
Espagne	69	3,3%	89	4,3%	87	2,1%
U.E.B.L	53	2,5%	80	3,8%	86	2,1%
Argentine	47	2,3%	65	3,1%	61	1,5%
Pakistan	37	1,8%	59	2,8%	54	1,3%
Irlande	27	1,3%	45	2,2%	53	1,3%
Turquie	27	1,3%	29	1,4%	51	1,2%
Mexique	21	1,0%	27	1,3%	47	1,2%
Autres	145	7,0%	189	9,1%	536	13,2%
Total	2077	100%	2072	100%	4065	100%

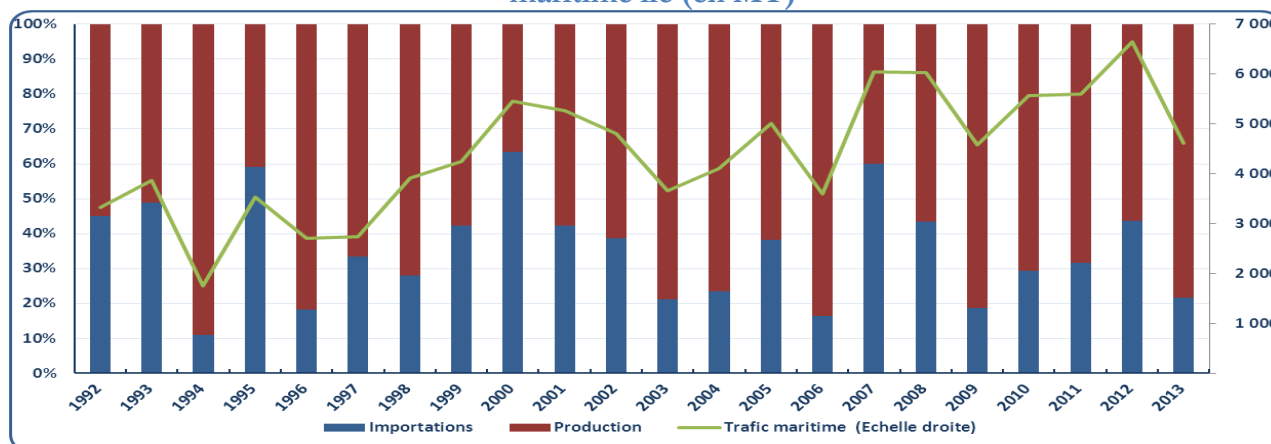
Source : Elaboration DEPF, données Office des changes

1.3.3. Trafic import des céréales dépendant de la production nationale

Le trafic des céréales, qui est passé de 3,3MT en 1992 à 4,6 MT en 2013 avec un TCAM de 3,5%, est caractérisé par une forte volatilité liée principalement aux variations annuelles de la production nationale des céréales dont dépend le volume des importations qui a atteint une

moyenne annuelle de 3,1 MT, contre 3000 tonnes pour les exportations, sur la période 2002-2013. Ainsi, l’approvisionnement du Maroc en céréales est assuré en grande partie par les importations avec une part qui a oscillé pendant la période 1992-2013 entre 72% en 2000 et 15% en 1994.

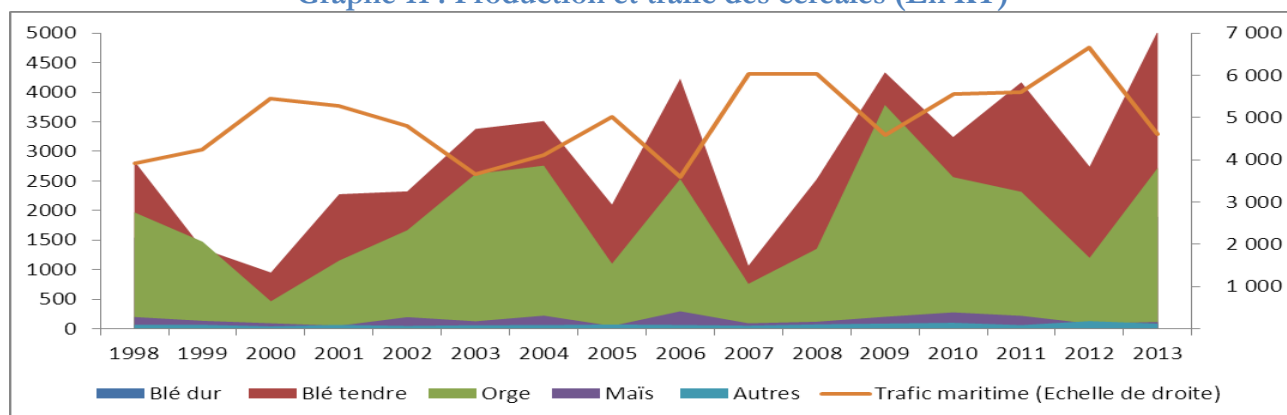
Graphe 10: Evolution de la structure de l’approvisionnement en céréales (En %) et du trafic maritime lié (en MT)



Source : Elaboration DEPF, données Ministère de l’Agriculture et de la Pêche Maritime et Office des changes

La production nationale, qui s’est élevée en moyenne annuelle à environ 7,1 MT sur la période 2007-2013, (contre 6 MT et 5,5 MT pour les périodes respectives 2000-2006 et 1993-1999), se constitue essentiellement du blé (67%) et de l’orge (29%). Les importations des céréales ont atteint une moyenne de 5,2 MT, dont 57% du blé, 36% du maïs et 6% de l’orge. Les deux dernières décennies ont été marquées par un changement essentiel dans la composition du trafic import des céréales avec une réduction de la part du blé et de l’orge contre une hausse prononcée de celle du maïs, en raison de l’intensification de la production de l’élevage et de l’aviculture. Ainsi, avec un TCAM de 11,2% pour l’importation du maïs (contre 2,7% pour le blé et 1,9% pour l’orge), ce dernier a constitué 36% des importations de céréales en 2009-2013 (respectivement 57% et 6% pour le blé et l’orge) contre 14% en 1992-2003 ((respectivement 74% et 11% pour le blé et l’orge).

Graphe 11 : Production et trafic des céréales (En KT)



Source : Elaboration DEPF, données Ministère de l’Agriculture et de la Pêche Maritime et ANP

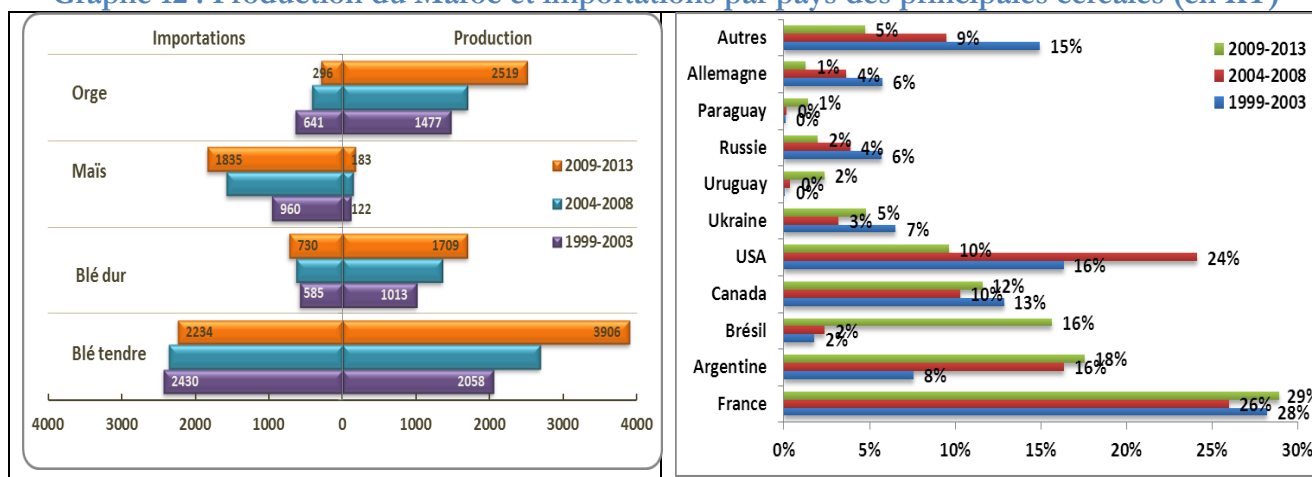
L’analyse de la production de la filière des céréales laisse apparaître une prédominance du blé tendre et de l’orge dont les parts respectives dans la production moyenne ont atteint

46% et 30% sur les années 2009-2013, contre 20% pour le blé dur et 2% pour le maïs. La production nationale des céréales s'est manifestement améliorée sur les quinze dernières années, allant d'une moyenne annuelle de 4,7 MT sur la période 1999-2003 à 8,4 MT pendant la période 2009-2013, soit un TCAM de 7% entre 1999 et 2013. Le blé tendre a connu le taux de croissance le plus élevé (+10%), suivi du blé dur (+6%), de l'orge (+4%), et du maïs (-1%). Cette évolution favorable de la production s'est répercutée sur les importations des céréales qui ont baissé de 2,6% durant la même période.

Les importations du maïs, quant à elles, ont plus que doublé sur la période 2009-2013 par rapport à 1999-2003, en raison de la faible production nationale qui est largement en deçà de la demande nationale. Cette dernière est en croissance permanente due, en grande partie, à la demande de la filière d'élevage et particulièrement au développement de l'aviculture au Maroc. D'ailleurs la production de la viande blanche et celle des œufs ont évolué durant la période 1998-2012 à des taux d'accroissement moyen respectifs de 4,9% et de 9,8%. Le cheptel national, quant à lui, a connu un accroissement moyen de son effectif sur les quinze dernières années d'un taux de 1,3% pour les bovins, 1% pour les ovins et de 1% pour les caprins selon le passage de mars-avril. Ainsi, leurs effectifs respectifs sont passés de 2,61, 17,24, et 5,37 millions de têtes en 1998 à 3,17, 19,96, 5,60 millions de têtes en 2013.

En somme, pendant la période 2009-2013, l'approvisionnement du Maroc en céréales importées a atteint la moyenne 5,2 MT contre 4,6 MT entre 1999 et 2003. Le Maroc a importé près de 29% de ses besoins en 2009-2013 de la France, dont 83,4% de blé tendre, soit 55% du total des importations de blé tendre, au moment où l'Argentine (18% des céréales importées) et le Brésil (16%) ont couvert 80% des besoins du Maroc en maïs.

Graph 12 : Production du Maroc et importations par pays des principales céréales (en KT)



Source : Elaboration DEPF, données Ministère de l'Agriculture et de la Pêche Maritime et Office des changes

1.3.4. Trafic import du charbon

Au titre de l'année 2013, le trafic maritime du charbon et coke de pétrole s'est élevé à près de 5,6 MT contre 5 MT en 2002 et 1,3 MT en 1992, évoluant ainsi à un TCAM de 7,2% entre 1992 et 2013, soit la croissance la plus élevée du trafic vrac solide (+2,4%). Néanmoins ce taux dissimule une croissance à des rythmes différenciés. Ainsi, le trafic import a

augmenté en moyenne annuelle de 15,9% entre 1992-1998 et de 9,5% entre 1999-2005 contre une légère baisse (-1%) sur la dernière période de 2006-2013. Cette décélération ne s'est pas répercutée sur l'importance du charbon dans le trafic en vrac solide qui en constitue 17%, vu que le Maroc ne produit pratiquement plus de charbon depuis la fermeture définitive du gisement de Jerada en 2001.

Le charbon constitue une source d'énergie considérable, exploitée dans une large mesure dans la production d'électricité thermique compte tenu de sa compétitivité-prix par rapport aux autres sources d'énergie (pétrole et produits pétroliers). D'ailleurs, l'électricité produite à partir du charbon a plus que quadruplé, sur les deux dernières décennies, passant de 0,8 million de TEP⁶ en 1992 à 3,1 millions de TEP en 2013 avec, cependant, un fléchissement depuis 2004.

Cette évolution est liée à celle de la production globale de l'électricité, corollaire d'une augmentation conséquente de la consommation suite, notamment, à la mise en œuvre depuis 1996 du Programme d'Electrification Rurale Global, qui a permis de porter le taux d'électrification rurale à 98,5% en 2013 contre 18% en 1995, à la pression démographique urbaine et à la dynamique des secteurs productifs, notamment, industriels. Dans ce contexte, le trafic du charbon ne pourrait que se consolider suite à la réalisation du programme d'investissement à l'horizon 2016 dont, notamment, deux unités électriques à charbon propre à Jorf Lasfar d'une puissance de 350 MW chacune (entrées en vigueur en 2014), ainsi que les trois projets relevant du programme d'investissement 2016-2020, et portant sur la production de l'électricité thermique à savoir une centrale à Safi de deux unités d'une puissance de 693MW chacune, l'extension de la centrale de Jerada de 320MW et une centrale à Nador de deux unités de 693MW chacune. Cependant, il y a lieu de citer la volonté affichée par le Maroc de réduire sa dépendance énergétique par la mise en place d'un mix énergétique diversifié, notamment, pour sa composante électrique où les énergies renouvelables prennent de l'essor⁷.

⁶ T.E.P : Tonne en équivalent de pétrole soit : Electricité: 1000 kWh = 0,26 T.E.P ; Charbon local : 1 tonne = 0,56 T.E.P ; Charbon importé : 1 tonne = 0,66 T.E.P.

⁷ Atteindre un objectif de 42% de la puissance installée de sources renouvelables à l'horizon 2020, à raison de 14% aussi bien pour le solaire, l'éolien que pour l'hydraulique.

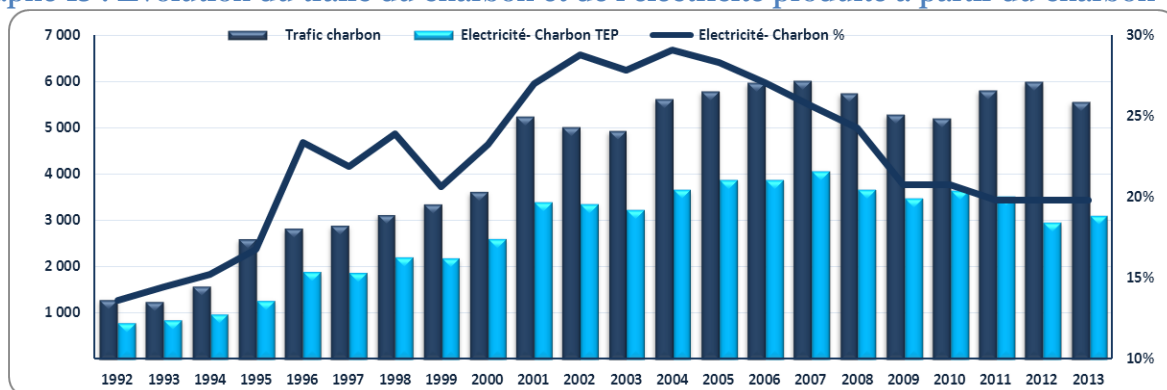
Perspectives du renforcement de l'offre de l'électricité à base du charbon :

Les principaux projets durant la période 2016-2020 sont les suivants :

- Extension de la centrale à charbon de Jerada 320 MW : Le coût du projet est estimé à 3 milliards de dirhams, pour une mise en service prévue en décembre 2017. Le contrat de réalisation de la centrale a été signé en juillet 2013. L'ordre de service a été notifié le 13 octobre 2014. L'ouverture du chantier a été faite le 19 novembre 2014 et les travaux Génie Civil ont démarré le 31 décembre 2014.
- Centrale à charbon de Safi (2 unités à 693 MW chacune) : Programmée dans l'objectif de satisfaire l'accroissement de la demande du pays en énergie électrique, elle permettra de satisfaire environ 25% de la demande à l'horizon 2018. Le coût du projet est estimé à 23 milliards de dirhams, pour une mise en service prévue en 2018. Concernant le projet du nouveau port de Safi et de son quai charbonnier nécessaire pour l'approvisionnement de la centrale en charbon, sa mise en service interviendra à fin 2017.
- Centrale à charbon de Nador (2 unités à 693 MW chacune) : La centrale à charbon de Nador d'une puissance de 1386 MW est programmée dans l'objectif de satisfaire l'accroissement de la demande du pays en énergie électrique au-delà de 2020.

Source : Le Ministère de l'Énergie, des Mines, de l'Eau et de l'Environnement

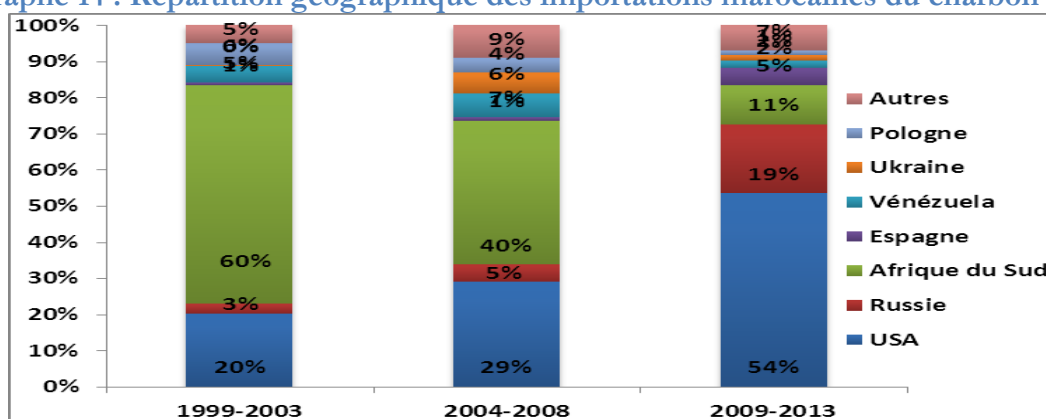
Graph 13 : Evolution du trafic du charbon et de l'électricité produite à partir du charbon



Source : Elaboration DEPF, données ANP et ONEE

Le Maroc a importé 5,8 MT de charbon et coke de pétrole en 2013, avec un TCAM de 3,7% depuis 1998. La répartition géographique des importations marocaines du charbon se caractérise par une prédominance des États-Unis avec un taux de 54%, la Russie vient en deuxième place avec 19%, suivie de l'Afrique du Sud avec une part de 15% alors qu'elle était le principal fournisseur du Maroc avec 60% des importations entre 1999 et 2003.

Graph 14 : Répartition géographique des importations marocaines du charbon et coke

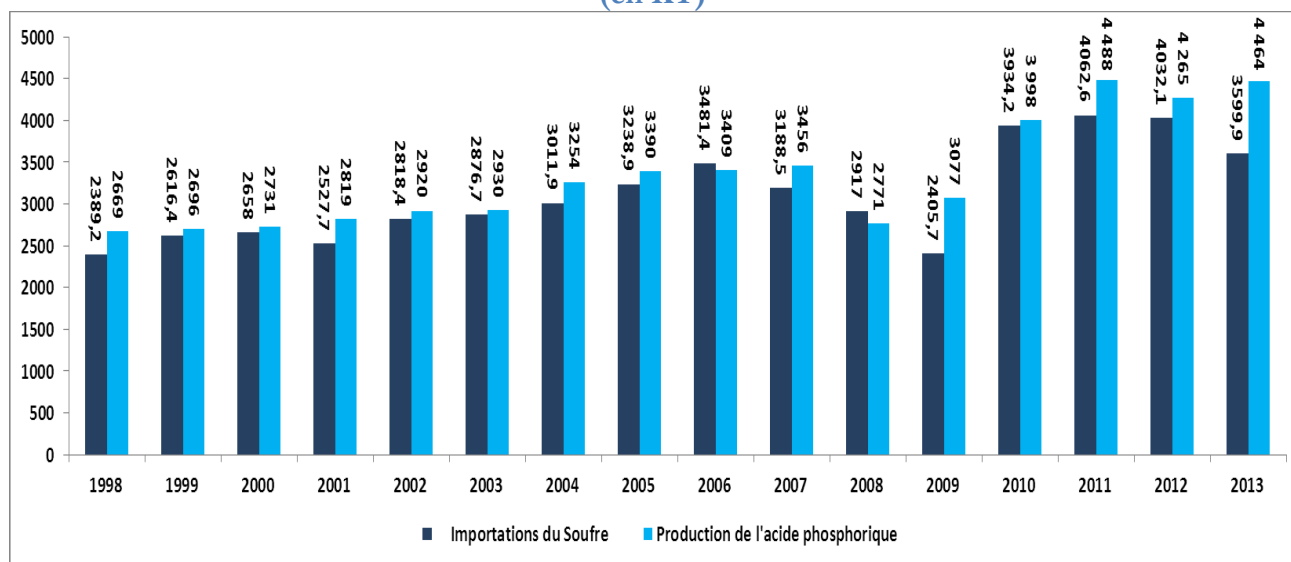


Source : Elaboration DEPF, données Office des changes

1.3.5. Trafic import du Soufre

Le trafic maritime du soufre s'est élevé à 3,6 MT en 2013 contre 2,7 MT en 1992, soit un TCAM de 1,6% en deçà de celui du trafic vrac solide (2,4%). Ce trafic a atteint son pic en 2010 avec 3,9 MT (+62% par rapport à 2009) après deux années consécutives de baisse liée à celle de la production de l'acide phosphorique. En effet, le trafic du soufre, constitué à hauteur de 90% de l'importation, est étroitement lié aux importations du soufre solide par l'OCP qui entre dans la production de l'acide phosphorique. Ces importations ont atteint 3,6 MT en 2013 pour une production de 4,5 MT d'acide phosphorique.

Graph 15 : Evolution des importations du soufre et de la production de l'acide phosphorique (en KT)



Source : Elaboration DEPF, données Office des changes et OCP

Ce trafic ne pourrait que se consolider vu la demande croissante des principales puissances démographiques et agricoles et la volonté de l'OCP de garder son leadership sur ce marché avec comme positionnement stratégique une meilleure valorisation de sa production en phosphate. En effet, le groupe a lancé un ambitieux programme d'investissement 2010-2020

doté de près de 144 milliards de dirhams dans, notamment, le complexe chimique de Jorf Lasfar (40 milliards de dirhams) et le projet Safi Phosphate Hub (30 milliards de dirhams).

Sur la période 2009-2013, le trafic du soufre solide brut a atteint une moyenne annuelle de 3,6 MT, contre 3,2 MT entre 2004-2008 et 2,7 MT pour la période 1999-2003. Le Maroc importe 83% de ses besoins en soufre de 5 pays, à savoir la Russie⁸ (49%), l'Arabie Saoudite (10%), les Emirats Arabes Unis (10%), la Pologne (8%) et le Kazakhstan (5%). Il y a lieu de signaler que cette répartition a profondément changé depuis 1999, dans la mesure où, sur la période 1999-2003, la part de la Russie était de 23% et le Canada était le quatrième fournisseur du Maroc (10%).

Tableau 3 : Principaux fournisseurs du Maroc en soufre solide pour les périodes

	1999-2003		2004-2008		2009-2013			
	Poids	%	poids	%	poids	%		
RUSSIE	610	22,6%	RUSSIE	1261	39,8%	RUSSIE	1772	49,1%
ARABIE SAOUDITE	714	26,4%	ARABIE SAOUDITE	844	26,7%	ARABIE SAOUDITE	377	10,5%
EMIRATS ARABES UNIS	206	7,6%	EMIRATS ARABES UNIS	220	6,9%	EMIRATS ARABES UNIS	366	10,2%
POLOGNE	534	19,8%	POLOGNE	450	14,2%	POLOGNE	271	7,5%
KAZAKHSTAN	0	0,0%	KAZAKHSTAN	78	2,5%	KAZAKHSTAN	189	5,2%
QATAR	0	0,0%	QATAR	0	0,0%	QATAR	173	4,8%
ESPAGNE	0	0,0%	ESPAGNE	21	0,7%	ESPAGNE	130	3,6%
ETATS-UNIS	149	5,5%	ETATS-UNIS	81	2,5%	ETATS-UNIS	103	2,8%
KOWEIT	126	4,7%	KOWEIT	162	5,1%	KOWEIT	84	2,3%
VENEZUELA	9	0,3%	VENEZUELA	5	0,2%	VENEZUELA	44	1,2%
LIBYE	0	0,0%	LIBYE	0	0,0%	LIBYE	24	0,7%
Canada	278	10,3%	Canada	20	0,6%	Canada	17	0,5%
Autres	72	2,7%	Autres	24	0,8%	Autres	55	1,5%
Total	2699	100%	Total	3168	100%	Total	3607	100%

Source : Elaboration DEPF, données Office des changes

1.4. ... Ainsi que par le trafic en vrac liquide

Le trafic en vrac liquide s'est élevé à 21 MT en 2013 représentant 31% du trafic national. Il a enregistré un TCAM similaire à celui du vrac solide, soit 2,4% depuis 1998. Les hydrocarbures constituent 73% de ce trafic contre 17% pour l'acide phosphorique et 4% pour l'ammoniac. Ces parts sont, pratiquement, restées stables sur la période 1992-2013.

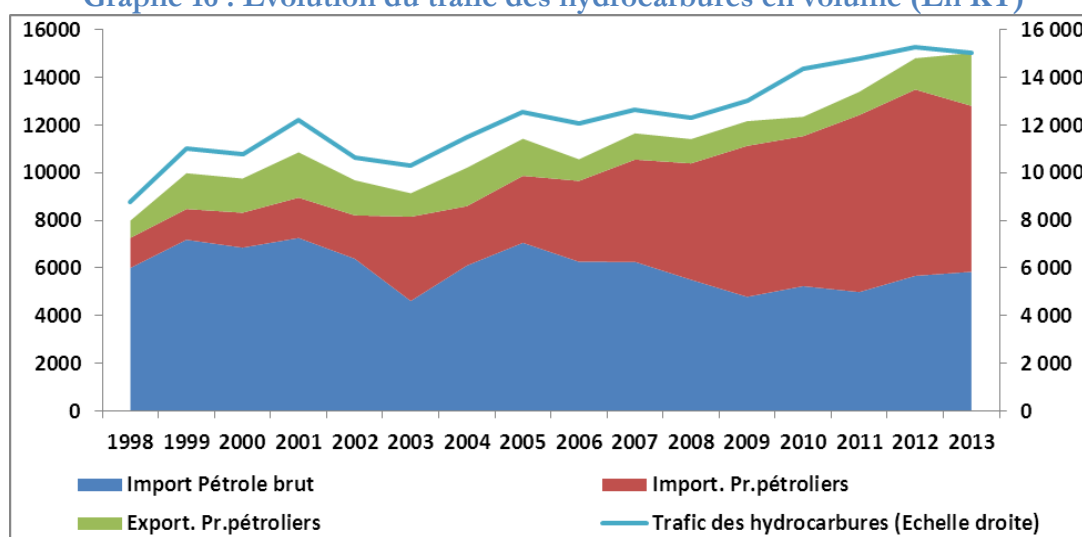
1.4.1. Trafic import des hydrocarbures

Le trafic des hydrocarbures s'est élevé à 15 MT en 2013 contre 8,8 MT en 1998, enregistrant ainsi une croissance annuelle moyenne de 3,7%. Ce trafic est lié, principalement,

⁸ L'augmentation de la part de la Russie dans les importations marocaines du soufre est due essentiellement à la signature de la déclaration sur le partenariat stratégique entre le Maroc et la Russie en 2002. Cette déclaration s'est traduite sur le plan économique par un renforcement des échanges commerciaux.

aux flux d'importation des produits pétroliers et de pétrole brut qui s'élèvent respectivement à 7MT et 5,8 MT, soit 46% et 39% du trafic des hydrocarbures. Sur la période 1998-2013, les importations marocaines en pétrole ont accusé une baisse annuelle moyenne de 0,4% contre une hausse importante des importations des produits pétroliers (+12%), dépassant, ainsi, celle du pétrole brut dès 2008. En effet, un changement radical s'est produit suite à la libéralisation des importations après l'incendie de la SAMIR en 2005 avec comme point d'inflexion la possibilité donnée aux distributeurs d'importer du raffiné. Par ailleurs, il y'a lieu de signaler qu'en raison de la suspension des activités de la SAMIR à partir de août 2015, les importations du Maroc en pétrole brut en volume ont accusé une forte baisse de près de 45% par rapport à 2014. Cette chute a été compensée par la hausse importante des produits pétroliers raffinés (+24% pour le gasoil et fuel, +140% pour l'essence, ...).

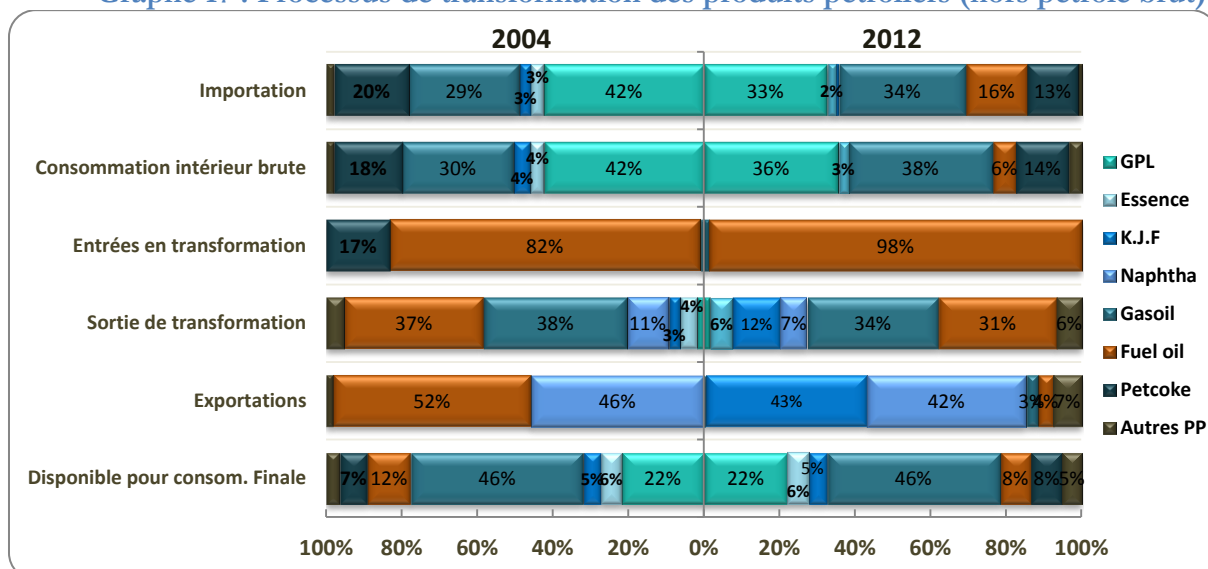
Graph 16 : Evolution du trafic des hydrocarbures en volume (En KT)



Source : Elaboration DEPF, données Offices des changes, et ANP

Le pétrole brut et une partie des produits pétroliers importés subissent un processus de transformation aboutissant à des produits combustibles secondaires qui seront utilisés par les différentes branches de l'économie nationale, et dont une partie sera orientée vers l'exportation. Au titre de 2012, le Maroc a importé 5,4 MTEP du pétrole brut et 7,1 MTEP des produits pétroliers (notamment gaz du pétrole liquéfié (GPL), gasoil, fuel oil, et petcoke) injectés à hauteur de 1,5 MTEP (composés essentiellement du Fuel oil avec un taux de 98,5%), dans le circuit de transformation alors que 5,6 MTEP sont utilisés par l'économie nationale dans son état. La transformation de 22% des produits pétroliers importés avec l'ensemble du pétrole brut a généré 7,5 MTEP de produits pétroliers (Gasoil, Fuel oil, Kérosène-Jet Fuel(KJF), Naphta, etc.), ce qui a, d'une part, fait monter la quantité disponible pour la consommation finale à environ 11 MTEP et, d'autre part, a permis d'alimenter les exportations énergétiques du Maroc avec un volume de 1 MTEP, soit 14% des produits issus de la transformation (K.J.F (43%), Naphta (42%), etc.) .

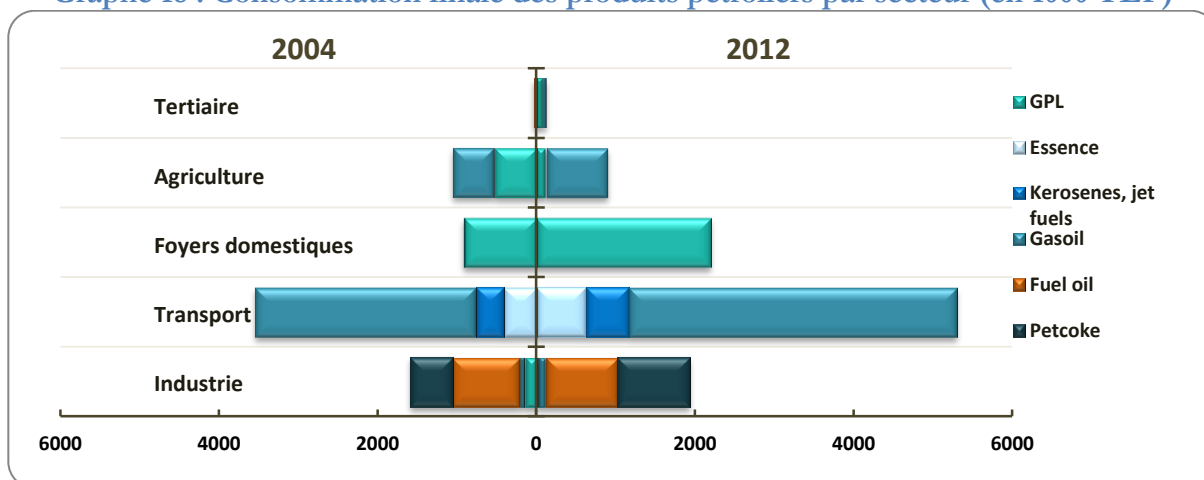
Graphe 17 : Processus de transformation des produits pétroliers (hors pétrole brut)



Source : Elaboration DEPF, données Bilans énergétiques des années 2004 et 2012, Ministère de l’Energie et des Mines

En effet, la progression du trafic maritime des hydrocarbures trouve son origine dans l’augmentation au fil des ans de la demande énergétique sectorielle nationale. D’ailleurs, pour l’année 2012, le secteur de transport est le premier consommateur de l’énergie (5,3 MTEP) dont la part s’élève à 41%, avec 37% pour le transport routier (4,8 MTEP), l’industrie (1,9 MTEP) vient au deuxième rang avec 24%, alors que la part des foyers domestiques (2,2 MTEP) s’élève à 23% contre 8% et 4% respectivement pour l’agriculture (0,9 MTEP) et le tertiaire (0,1 MTEP). Comparativement à 2004, la consommation en volume des différents secteurs a augmenté, sauf pour l’agriculture qui a enregistré une baisse de 2% par an, ce qui a fait régresser sa part à 8%, contre une augmentation de la part de la consommation des foyers domestiques.

Graphe 18 : Consommation finale des produits pétroliers par secteur (en 1000 TEP)

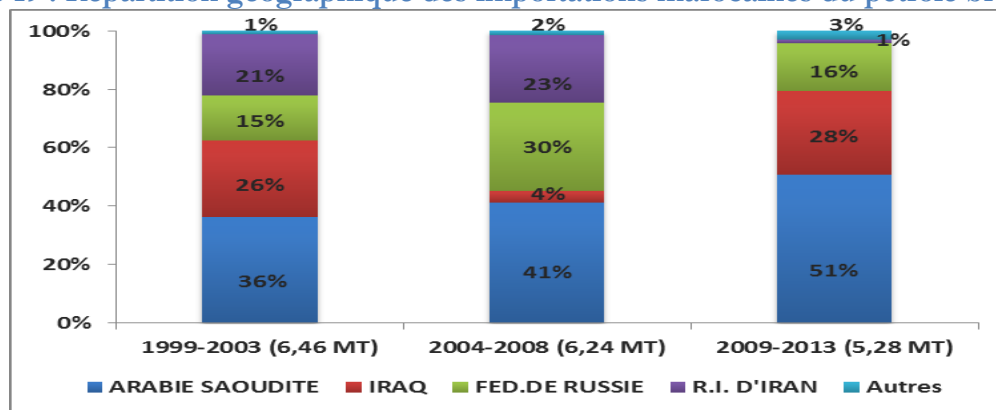


Source : Elaboration DEPF, données Bilans énergétiques des années 2004 et 2012, Ministère de l’Energie et des Mines

Pour faire face à une demande croissante de l’économie marocaine en produits pétroliers, le Maroc s’est approvisionné en pétrole brut, entre 2009 et 2013, auprès de l’Arabie Saoudite (51%), de l’Iraq (28%) et de la Russie (16%), soit 96% du besoin national. Les importations s’élevaient en moyen à 5,28 MT contre 6,46 MT pour la période 1999-2003. La répartition géographique des importations nationales a été impactée, d’une part, par la guerre du

Golfe qui s’est manifestée par la chute des exportations iraqiennes entre 2004 et 2008, compensée par le pétrole russe, et d’autre part, par le repli des importations marocaines du pétrole iranien.

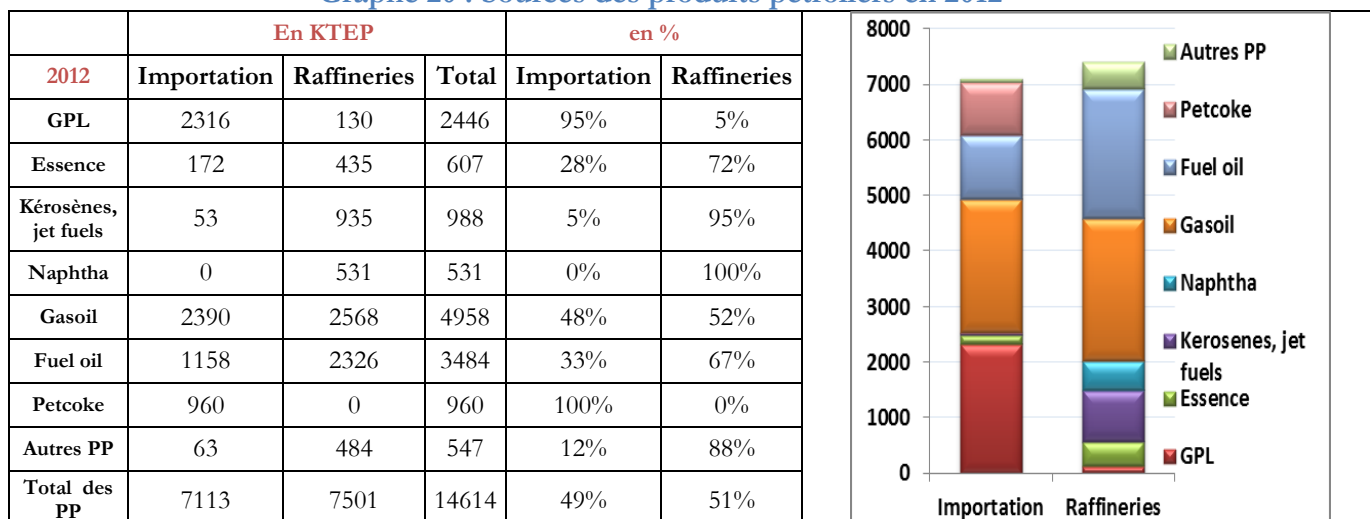
Graph 19 : Répartition géographique des importations marocaines du pétrole brut



Source : Elaboration DEPF, données Office des changes

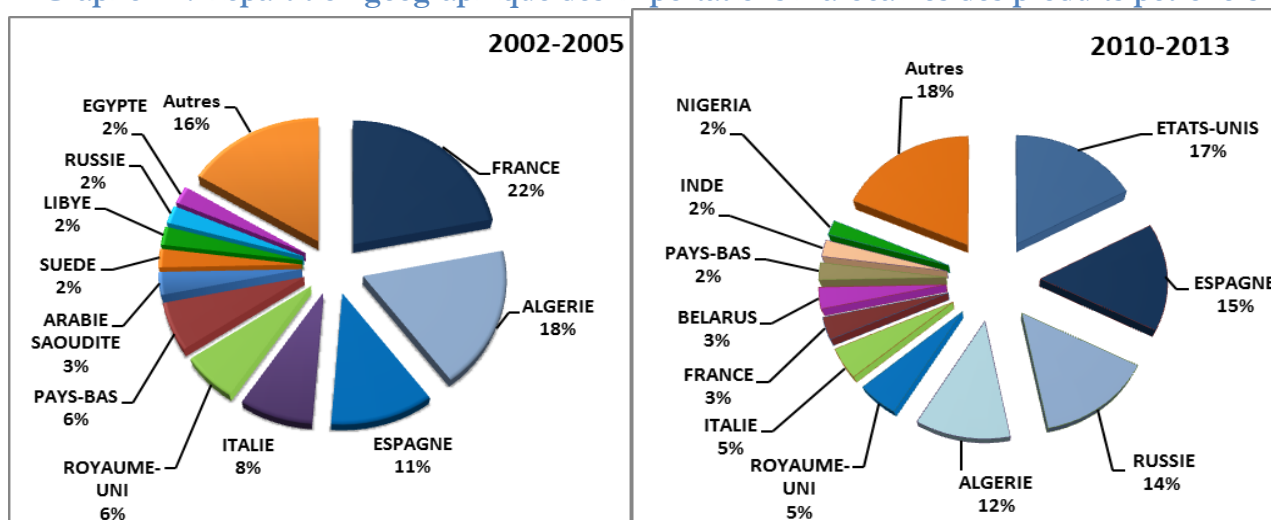
S’agissant des produits pétroliers, les importations marocaines ont atteint en moyenne 6,8 MT entre 2010 et 2013 (contre 2,4 MT entre 2002 et 2005), constituées à hauteur de 36% du Gasoil, de 31% du fuel, et de 29% du gaz de pétrole liquéfié (GPL) à savoir le butane et le propane. La répartition géographique des importations s’est largement diversifiée. Ainsi, sur la période 2010-2013, les trois premiers partenaires, que sont les Etats-Unis, l’Espagne, et la Russie ont assuré 47% de l’approvisionnement total du Maroc en produits pétroliers contre 51% durant 2002-2005.

Graph 20 : Sources des produits pétroliers en 2012



Source : bilan du secteur énergétique 2012 - Ministère de l’Energie et des Mines

Graph 21 : Répartition géographique des importations marocaines des produits pétroliers



Source : Elaboration DEPF, données Office des changes

Concernant la demande étrangère des produits pétroliers liquides, elle s'élève en moyenne à 0,68 MT entre 2010 et 2013, contre 0,85MT sur la période 2002-2005. L'opération de l'avitaillement nécessaire aux navigations maritimes ou aériennes à destination de l'étranger qui a progressé de 50% entre les deux périodes allant de 0,17 MT à 0,27 MT, portant sa part à 39% contre 21% auparavant. Les exportations marocaines des combustibles et lubrifiants se caractérisent par une dispersion géographique, dans un contexte marqué par le repli de ses principaux partenaires, à savoir les Etats-Unis (0,18 MT), l'Italie (0,17 MT), et la France (0,14 MT), et qui représentaient 59% de la demande extérieure adressée au Maroc pour 2002-2005, alors que cette part a chuté à 2,3% sur la dernière période.

En revanche, l'Espagne, le Gibraltar, le Sénégal, le Nigéria, et les Pays-Bas constituent actuellement les premiers importateurs des hydrocarbures marocains et dont leur part est passée à 45,2% (0,3 MT) contre 8,6%(0,07MT). Dans l'objectif de diversifier ses débouchés, en la matière, le Maroc a noué des relations commerciales avec de nouveaux pays comme la Belgique et Malte. Le pays a, également, renforcé ces rapports commerciaux en matière des produits pétroliers liquides avec le continent africain, dont la part a atteint 18% durant la période 2010-2013 contre 0,6% seulement sur la période 2002-2005, avec une prédominance du Sénégal et du Nigéria qui accaparent environ 74% des exportations marocaines vers l'Afrique.

Tableau 4 : Les principales destinations des produits pétroliers marocains

2002-2005			2006-2009			2010-2013		
	Poids	%		poids	%		poids	%
Etats-Unis	182	21,4%	Grèce	208	35,5%	Avitaillement	264	39,4%
Italie	176	20,7%	Avitaillement	194	33,1%	Espagne	120	18,0%
Avitaillement	167	19,7%	France	61	10,4%	Gibraltar	67	10,0%
France	141	16,5%	Malte	20	3,4%	Sénégal	61	9,1%
Espagne	40	4,7%	Yémen	20	3,4%	Nigeria	28	4,2%
Pays-Bas	28	3,3%	Sénégal	18	3,1%	Pays-Bas	27	4,0%
Japon	26	3,1%	Espagne	16	2,7%	Belgique	22	3,3%
Croatie	19	2,3%	Egypte	11	1,9%	Malte	18	2,7%
République de Corée	15	1,8%	Gibraltar	11	1,9%	Italie	16	2,3%
Antilles Néerlandais	11	1,3%	Etats-Unis	10	1,7%	Ghana	12	1,8%
Brésil	9	1,0%	Pays-Bas	7	1,3%	Togo	11	1,6%
Singapour	9	1,0%	Italie	5	0,9%	Royaume-Uni	9	1,3%
Turquie	8	0,9%	Gambie	4	0,7%	Egypte	6	0,9%
Gibraltar	5	0,6%	N. Zélande	1	0,1%	Gambie	5	0,7%
Emirats arabes Unis	5	0,6%	Mauritanie	0	0,0%	Liberia	2	0,3%
Autres	10	1,1%	Autres	0	0,0%	Autres	3	0,4%
Total	851	100,0%	Total	586	100,0%	Total	670	100,0%
Afrique	6	0,6%	Afrique	22	3,8%	Afrique	121	18,0%

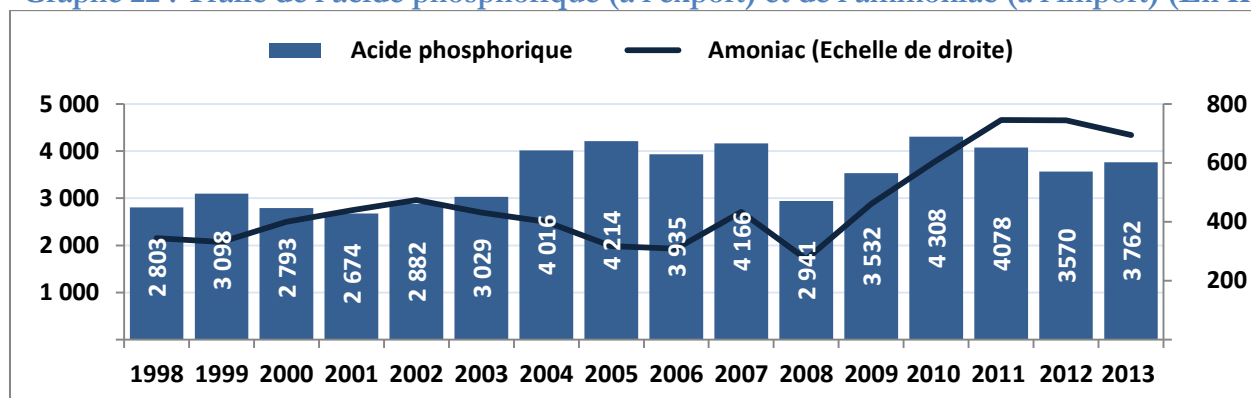
Source : Elaboration DEPF, données Office des changes

1.4.2. Trafic export de l'acide phosphorique et trafic import de l'ammoniac

L'OCP produit à partir du phosphate brut l'acide phosphorique qui, avec l'ammoniac, entre dans la production des engrais. Le Maroc est le troisième producteur de l'acide phosphorique à l'échelle mondiale. Le tonnage qui a transité par voie maritime s'est élevé à 3,8 MT en 2013, soit 18,1% du trafic en vrac liquide, contre 2,8 MT en 1998, soit un TCAM de 2%. Sur la période 1998-2013, le trafic de l'acide a connu jusqu'à 2003 une certaine stabilité avec une moyenne de 2,9 MT, puis une forte hausse (+22% par rapport à 2003) pour atteindre 4 MT en 2004. Entre 2004 et 2007, le trafic a connu un deuxième cycle de stabilité, avec une moyenne annuelle de 4 MT. Néanmoins, depuis 2008, une forte volatilité a marqué l'évolution du trafic de l'acide phosphorique. Ainsi, il a atteint son plus bas niveau (2,9 MT) en 2008 avant d'enregistrer un pic positif de 4,3 MT en 2010.

L'ammoniac est, également, un important intrant dans la production des principaux engrais phosphatés à savoir le DAP (Di Ammonium de Phosphate), le MAP (Mono Ammonium de Phosphate), et les NPK (contenant les éléments nutritifs, l'azote, le phosphore et le potassium). Le trafic import de l'ammoniac a plus que doublé sur la période 1998-2013, allant ainsi de 344 à 695KT. Après la chute de 2008 (-37% par rapport à 2007) due à la décélération de la production de l'acide phosphorique, la reprise a été forte et soutenue ces dernières années. L'importation de l'ammoniac pourrait continuer sur ce même trend haussier, notamment, dans un contexte international caractérisé par une augmentation de la demande mondiale des engrais pour atteindre à l'horizon 2020 une quantité de 70 MT au lieu de 50 MT actuellement.

Graph 22 : Trafic de l'acide phosphorique (à l'export) et de l'ammoniac (à l'import) (En KT)



Source : Elaboration DEPF, données ANP

Tableau 5 : Les principaux importateurs de l'acide phosphorique de l'OCP

	1999-2003		2004-2008		2009-2013			
	Poids	%	poids	%	poids	%		
INDE	844	50,1%	INDE	915	43,3%	INDE	968	46,5%
PAKISTAN	41	0,5%	PAKISTAN	200	9,5%	PAKISTAN	318	15,3%
BELGIQUE	150	8,9%	BELGIQUE	156	7,4%	BELGIQUE	143	6,9%
TURQUIE	78	4,7%	TURQUIE	121	4,3%	TURQUIE	105	6,3%
PAYS-BAS	6	4,6%	PAYS-BAS	36	5,7%	PAYS-BAS	91	5,0%
ESPAGNE	79	0,4%	ESPAGNE	90	1,7%	ESPAGNE	132	4,4%
INDONESIE	25	0,8%	INDONESIE	104	0,5%	INDONESIE	51	3,0%
BRESIL	110	6,2%	BRESIL	95	8,3%	BRESIL	41	2,8%
FRANCE	17	1,5%	FRANCE	16	4,9%	FRANCE	63	2,5%
ARABIE SAOUDITE	37	6,5%	ARABIE SAOUDITE	36	4,5%	ARABIE SAOUDITE	12	2,0%
Italie	104	1,8%	Italie	176	1,7%	Italie	59	0,6%
Grande Bretagne	77	4,6%	Grande Bretagne	18	0,9%	Grande Bretagne	10	0,4%
Autres	118	9,6%	Autres	150	7,4%	Autres	88	4,3%
Total	1686	100,0%	Total	2114	100,0%	Total	2080	100,0%

Source : Elaboration DEPF, données Office des changes

Le marché de l'acide phosphorique marocain a répondu, sur la période 2009-2013, à une demande étrangère annuelle moyenne s'élevant à 2,08 MT dominée par deux pays qui représentent 62% des exportations marocaines, à savoir l'Inde (47%) et le Pakistan (15%). Pour sécuriser ses débouchés des produits phosphatés, l'OCP entretient des rapports de coopération avec plusieurs pays de par le monde. D'ailleurs, le premier importateur du P₂O₅ marocain, avec une moyenne de 0,97 MT sur la période 2009-2013, bénéficie de la totale production de la joint-venture Indo Maroc phosphore « Imacid ». Le fort besoin d'approvisionnement de l'Inde en cette matière trouve son origine dans la politique agricole indienne qui s'inscrit dans l'objectif d'augmenter le rendement des terres cultivées afin d'assurer une auto-suffisante agricole, tout en maîtrisant les coûts des intrants à travers l'octroi d'une subvention directe pour produire des engrais à partir de l'ammoniac national. Avec le Pakistan, l'OCP a également créé une joint-venture « Pakistan Maroc Phosphore SA. » en 2004 destinée à produire annuellement 375 mille tonnes de P₂O₅, dont près de 90% pour satisfaire le besoin total de l'actionnaire pakistanais. Ainsi, les importations du Pakistan en acide phosphorique du Maroc sont passées de 0,04 MT entre 1999 et 2003 à 0,32 MT sur la période 2009-2013.

Le Maroc a augmenté ses importations de l'ammoniac, sur la période 2009-2013, pour atteindre une moyenne annuelle de 0,86 MT, contre 0,46 MT pendant la période 2004-2008, et 0,57 MT sur la période 1999-2003. Cette croissance reflète l'intégration de l'OCP en aval de la filière pour un basculement d'une partie de ses importations de la roche vers les engrais. Ses trois premiers fournisseurs - l'Ukraine (54%), la Russie (7%) et l'Égypte (6%) - accaparent 67% de l'approvisionnement du Maroc en ce produit entre 2009 et 2013, alors que la part des trois premiers pays d'approvisionnement pour les périodes 1999-2003 était de 84% (Russie avec 43%, Ukraine avec 27% et Algérie avec 15%). Ainsi, l'OCP tend vers la maîtrise de sa dépendance vis-à-vis d'un nombre réduit de pays en matière d'approvisionnement en ammoniac en élargissant l'éventail de ses fournisseurs.

Tableau 6 : Les principaux pays fournisseurs du Maroc pour l'ammoniac

	1999-2003		2004-2008		2009-2013			
	Poids	%	poids	%	poids	%		
UKRAINE	185	32,1%	UKRAINE	44	9,4%	UKRAINE	350	40,9%
TRINITE-ET-TOBAGO	12	2,1%	TRINITE-ET-TOBAGO	0	0,0%	TRINITE-ET-TOBAGO	55	6,4%
EGYPTE	6	1,0%	EGYPTE	9	2,0%	EGYPTE	37	4,3%
ARABIE SAOUDITE	0	0,0%	ARABIE SAOUDITE	46	9,9%	ARABIE SAOUDITE	42	4,9%
ALGERIE	62	10,8%	ALGERIE	95	20,5%	ALGERIE	31	3,6%
NIGERIA	0	0,0%	NIGERIA	0	0,0%	NIGERIA	43	5,0%
RUSSIE	177	30,8%	RUSSIE	162	34,8%	RUSSIE	60	7,0%
IRAN	0	0,0%	IRAN	14	3,1%	IRAN	54	6,3%
ESPAGNE	6	1,0%	ESPAGNE	34	7,2%	ESPAGNE	18	2,1%
QATAR	12	2,1%	QATAR	0	0,0%	QATAR	37	4,3%
Autres	115	20,1%	Autres	60	13,0%	Autres	129	15,1%
Total général	574	100,0%	Total général	464	100,0%	Total général	857	100,0%

Source : Elaboration DEPF, données Office des changes

2. L'offre du transport maritime : deux tendances opposées

2.1. Un processus de développement des infrastructures du transport maritime

Le Maroc dispose de 12 ports de commerce à travers lesquels a transité 100,8 MT au titre de 2013, dont 75% du trafic national (Import-export) et 25% du trafic de transbordement au port de Tanger Med. La plupart de ces ports ont une vocation généraliste, et offrent à leurs principaux opérateurs une capacité annuelle totale de près de 243MT.

Tableau 7 : Caractéristiques des ports du commerce marocains en 2013

Port de	Poids en 2013	Spécialité	Connexion multimodale	Capacité (1000 T)	
				exploitée	théorique
Nador	<ul style="list-style-type: none"> • 3% du trafic Import export⁹ • 3,5 % du cabotage¹⁰ 	<ul style="list-style-type: none"> • Céréales, minerais, Charbon et coke hydrocarbures, divers conventionnels • Conteneurs, TIR, Ro-Ro 	<ul style="list-style-type: none"> • Route nationale N°39 al Hoceima& Melilla, rocade méditerranéenne, autoroute Rabat- Oujda • Ligne ferroviaire Nador -Taourirt. 	• 5152	• 13200
Mohammedia	<ul style="list-style-type: none"> • 16% du trafic Import export • 46 % du cabotage 	<ul style="list-style-type: none"> • Hydrocarbures 	<ul style="list-style-type: none"> • Autoroute Casablanca& Rabat ; - La route Nationale 1 reliant Casablanca à Rabat • Branchement sur la voie Casablanca – Rabat 	• 17400	• 24200
Kenitra	<ul style="list-style-type: none"> • 0,4% du trafic Import export 	<ul style="list-style-type: none"> • Minerais, divers conventionnels 	<ul style="list-style-type: none"> • Le port de Kenitra est connecté aux réseaux de transport national, autoroutier, ferroviaire (projet TGV) et aérien (aéroport de Rabat à 25 km) 	• 305	• 867
Casablanca	<ul style="list-style-type: none"> • 32% du trafic Import export 	<ul style="list-style-type: none"> • Céréales, minerais, Charbon et coke, divers conventionnels • Conteneurs, TIR, Ro-Ro 	<ul style="list-style-type: none"> • deux boulevards desservent les cinq portes d'entrée du port de commerce. Il est doté d'un réseau ferroviaire de l'ONCF. 	• 30621	• 38100
Jorf Lasfar	<ul style="list-style-type: none"> • 24% du trafic Import export • 4 % du cabotage 	<ul style="list-style-type: none"> • Céréales, minerais, Charbon et coke, divers conventionnels, hydrocarbures 	<ul style="list-style-type: none"> • Route rurale 301 reliant El Jadida à Safi - Route rurale 316 - Route Nationale 1 • Ligne ferroviaire Safi-Benguerir 	• 19615	• 38210
Safi	<ul style="list-style-type: none"> • 8% du trafic Import-export • 4 % du cabotage 	<ul style="list-style-type: none"> • Céréales, minerais, Charbon et coke, hydrocarbures, divers conventionnels • Conteneurs, TIR, Ro-Ro 	<ul style="list-style-type: none"> • Route Nationale 1 reliant l'axe Casa Agadir à l'axe Marrakech Safi • Ligne ferroviaire Safi-Benguerir 	• 8847	• 8200
Agadir	<ul style="list-style-type: none"> • 5% du trafic Import-export • 18 % du cabotage 	<ul style="list-style-type: none"> • Céréales, minerais, agrumes et primeurs, poisson congelé, Charbon et coke, divers conventionnels 	<ul style="list-style-type: none"> • Autoroute Marrakech-Agadir ; Route nationale 1 à partir d'Essaouira ; Route principale 40 à partir de Marrakech 	• 4254	• 6000
Laâyoune	<ul style="list-style-type: none"> • 4% du trafic Import-export • 14 % du cabotage 	<ul style="list-style-type: none"> • Minerais, hydrocarbures, divers conventionnels 	<ul style="list-style-type: none"> • Route nationale 1 reliant Laâyoune à Lagouira. aéroport Hassan I de Laâyoune (environ 25 km du port) 	• 5460	• 5460
Dakhla	<ul style="list-style-type: none"> • 0,5% du trafic Import-export • 3 % du cabotage 	<ul style="list-style-type: none"> • Hydrocarbures, poissons pélagiques frais, les produits de la pêche hauturière ... 	<ul style="list-style-type: none"> • Route Nationale 1 reliant Laâyoune à Lagouira • Aéroport de Dakhla situé à environ 9 km du port 	• 412	• 424
Tan-Tan	<ul style="list-style-type: none"> • 0,2% du trafic Import-export • 8 % du cabotage 	<ul style="list-style-type: none"> • Hydrocarbures 	<ul style="list-style-type: none"> • Route principale RP n°01 reliant Agadir à Laâyoune, à 25Km au Sud de la ville de Tan – Tan et à 330Km au sud de la ville d'Agadir 	• 225	• 225
Tanger Med I et II	<ul style="list-style-type: none"> • 7,4% du trafic Import-export • 100% du transbordement 	<ul style="list-style-type: none"> • Céréales, hydrocarbures, divers conventionnels, • Conteneurs, TIR, Ro-Ro 		108000	• 108000
Total				200 291	• 242 884

Source : Elaboration DEPF, données ANP

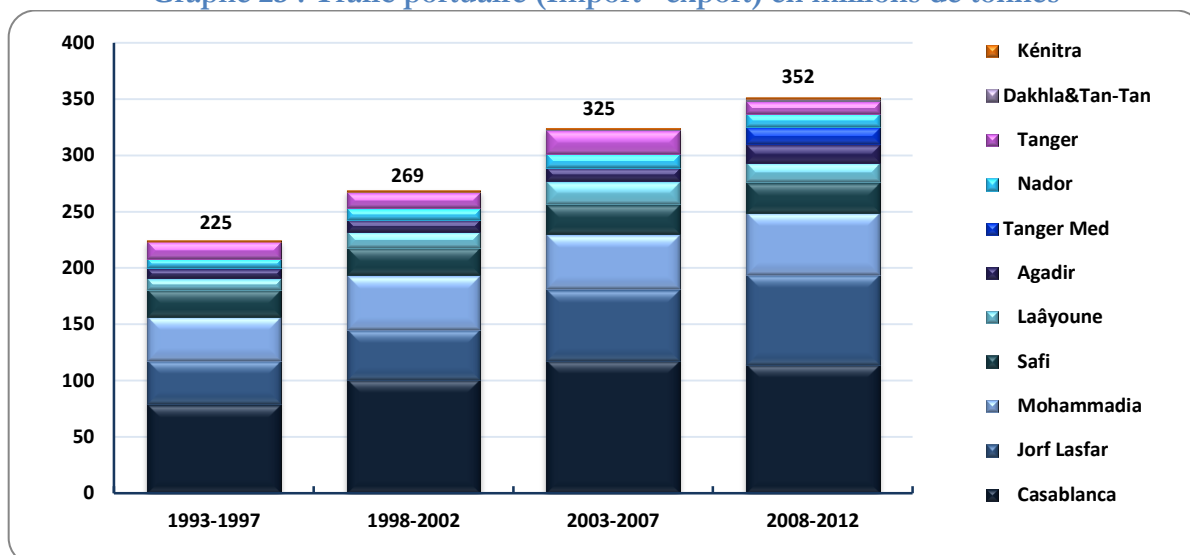
Pendant la période 2008-2013, le trafic portuaire (import-export) a atteint, en cumul, environ 352 MT, avec une prédominance des ports de Casablanca, de Jorf Lasfar, de Mohammedia, et de Safi avec respectivement 32,5%, 22,7%, 15,6% et 7,8%. Ce trafic a connu une forte progression (+57%) entre les périodes 2008-2013 et 1993-1997. Cette période s'est caractérisée par la mise en œuvre en 2008 du port de Tanger-Med (4,2%) dont la capacité s'élève à 108 millions de tonnes soit 54% de la capacité exploitée et 45% de la capacité

⁹ Trafic domestique.

¹⁰ Trafic entre les ports nationaux réservé exclusivement au pavillon national pour le transport des hydrocarbures.

théorique de l'ensemble des ports de commerce nationaux en raison notamment de sa quasi spécialité en trafic conteneurisé. D'ailleurs, chaque TPL de navires porte-conteneurs assure en moyenne 27 fois plus d'échanges maritimes qu'un TPL de vraquiers.

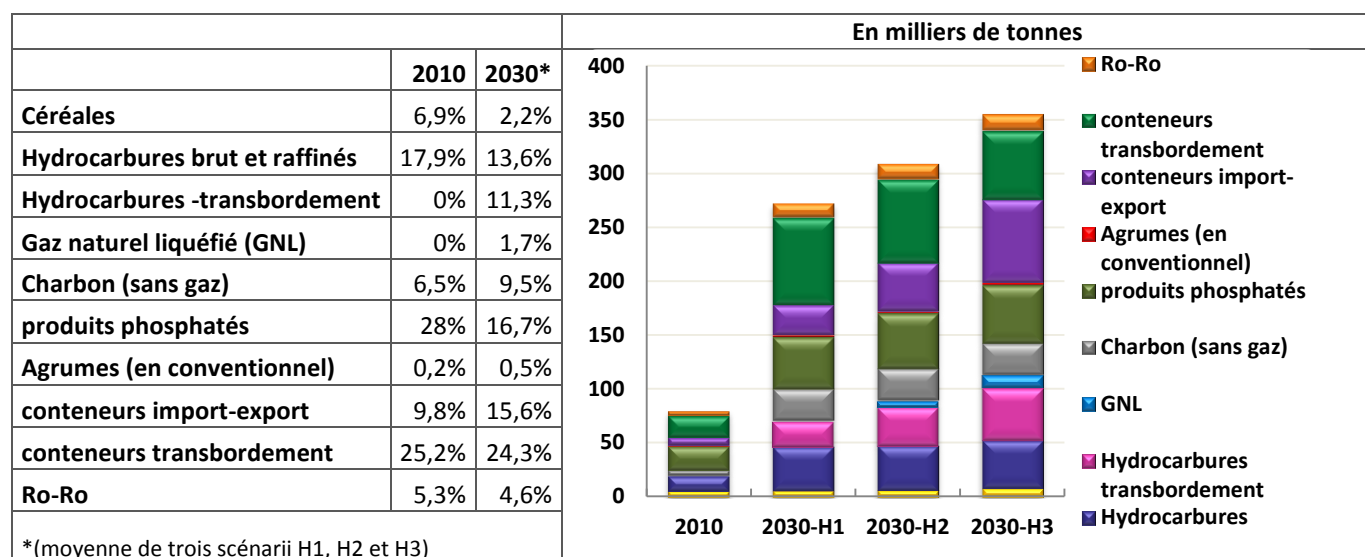
Graphe 23 : Trafic portuaire (Import –export) en millions de tonnes



Source : Elaboration DEPF, données ANP

Cette évolution s'explique en grande partie par le dynamisme de l'économie marocaine entamé au cours de cette dernière décennie sous l'impulsion, notamment, des différentes stratégies sectorielles (stratégie énergétique, stratégie de l'OCP, Plan Emergence, plan Maroc vert, plan Halieutis), des réformes structurelles (libéralisation du secteur de distribution des hydrocarbures) et du processus d'ouverture de l'économie nationale (accords de libre-échange) entamées par le Maroc pendant la dernière décennie. Ce processus est appelé à s'accélérer davantage dans les prochaines années corolaire à l'accélération des stratégies sectorielles qui entament leur véritable vitesse de croisière et le lancement de nouveaux plans à l'instar de la nouvelle stratégie industrielle 2014-2020. Pour mettre le Maroc en diapason de ses ambitions, une stratégie portuaire a été mise en œuvre en 2012 afin d'augmenter la capacité des ports marocains pour être en mesure de répondre à une demande croissante et de plus en plus exigeante en termes de qualité des services offerts. Cette stratégie table sur une demande globale (trafic et transbordement) de 290 MT à 370 MT à l'horizon 2030 au lieu 92 MT en 2010, et prévoit, par conséquent, un fort changement dans la structure du trafic portuaire.

Graphe 24 : Trafic portuaire à l'horizon 2030



Source : *Elaboration DEPF, données La stratégie portuaire 2030*

La stratégie portuaire du Maroc à l'horizon 2030 vise à assurer un développement harmonieux et intégré aux ports du Royaume qui seront regroupés dans six pôles portuaires¹¹ : pôle de l'Oriental (port Nador), pôle du Nord-Ouest (port de Tanger et Tanger Med), pôle de l'aire Kenitra-Casablanca (port de Casablanca, port de Mohammedia, et port de Kenitra), pôle Abda-Doukkala (port de JorfLasfar et port de Safi), pôle du Souss-Tensift (port d'Agadir) et pôle des ports du Sud (port de Tan-Tan, port de Laâyoune et port de Dakhla). Ce regroupement portuaire, dont l'enveloppe d'investissement est estimée à plus de 74 milliards de dirhams, permettrait d'aligner la gestion et l'organisation des ports marocains sur les standards internationaux et prend en considération la déclinaison territoriale en tant que moyen de gouvernance à même de créer un système portuaire moderne, cohérent et performant basé sur la gestion des complémentarités et la création des synergies entre les différents ports. 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 régionalisation portuaire s'inscrit dans l'objectif de créer une dynamique dans l'ensemble des ports marocains. Elle consiste à décongestionner le trafic maritime dans les principaux ports en exploitant les capacités qui demeurent sous employées dans certains ports (secondaires ou spécifiques). En effet, le Maroc accorde une attention particulière au développement de l'infrastructure portuaire afin de gagner en termes de fluidité et de célérité dans le traitement des marchandises.

¹¹ Un pôle portuaire est un regroupement géoéconomique et stratégique des ports d'une région ou d'une zone autour d'un ou plusieurs ports majeurs. Il permet d'apporter une vision régionale de la stratégie portuaire et de valoriser les avantages comparatifs dont disposent chaque pôle, son économie, ses infrastructures, ses ports et ses villes.

Tableau 8 : Estimation des coûts de construction et de développement des principaux ports

Pôle de	Ports		vocation	Montant (Mdh)
Oriental	Nador Ville	Optimisation, reconversion	passagers	510
	Nador WM	Création	Charbon, GNL, vrac, hydrocarbures	8810-9600
Nord-ouest	Tanger Ville	Reconversion plaisance - croisière	plaisance - croisière	2340
	Tanger-Med		Trafic conteneurisé, vrac liquides, marchandises diverses, Ro-Ro	
Kenitra-Casablanca	Kenitra atlantique	Création	trafic non unitarisé : les trafics conventionnels et vrac, hydrocarbures	5930
	Mohammedia	Externalisation et amélioration	Hydrocarbures, Vrac, marchandises diverses	2430
	Casablanca	Aménagement et extension	Trafic conteneurisé et Ro-Ro	9540
Abda-Doukkala	Jorf	Extension	Hydrocarbures, charbon	3730
	Jorf nouvelle digue	Création	Energie (Hydrocarbures)	14094
	Safi		Céréales, conventionnel, conteneurs en feeding ¹²	800
	Safi nouveau port vraquier	Création	Charbon, produits phosphatés	10800
Souss-Tensift	Agadir		Conteneurs, pêche	3930
Sud	Tan-Tan	Extension	Pêche, commerce	520
	Tan-Tan wharf ¹³ charbonnier	Création	Charbon	1390
	Laâyoune	Extension	généraliste	1210
	Tarfaya	Extension	Car-ferry (tourisme)	500
	Boujdour	Extension	pêche	1130
	Dakhla atlantique	Extension	Pêche, commerce, plaisance	6540
				74204 - 74994

Source : Elaboration DEPF, données La stratégie portuaire 2030

Cependant, le système portuaire marocain ne pourrait être performant et compétitif sans des services portuaires de qualité, à savoir les services aux navires¹⁴(pilotage, remorquage,

¹² Acheminement des conteneurs entre les ports hubs d'escale des grands porte-conteneurs aux ports secondaires géographiquement proches mais qui ne sont pas directement desservis.

¹³ Appontement sans terre-plein où les navires peuvent accoster à droite ou à gauche à la différence d'un quai, permettant l'accostage d'un seul côté.

¹⁴ **Pilotage** : Prestation d'assistance fournie par un pilote au capitaine du navire pour faire entrer et sortir le navire du port. **Remorquage** : Prestation consistant à aider les navires à se déplacer en toute sécurité vers le quai et ce, au moyen de remorques et avec l'assistance d'un équipage. **Lamanage** : Opérations d'assistance à l'amarrage, au désamarrage des navires lors de leur arrivée,

lamanage et avitaillement), qui sont confiés à des opérateurs exerçants dans le cadre d'autorisations ; ou bien ceux liés à la gestion des activités commerciales (manutention à bord des navires et à quai, magasinage, pointage, pesage, empotage et dépotage¹⁵des conteneurs, chargement et déchargement des camions, etc.) et qui sont confiés aux opérateurs concessionnaires de terminaux portuaires. Dans ce sens, il y'a lieu de signaler que Marsa Maroc est le principal opérateur portuaire au Maroc et couvre plusieurs segments du trafic (vrac, conteneurs et roulier) dans 9 ports commerciaux. Cette présence s'est renforcée ces dernières années, avec, notamment, la conclusion de deux accords de concession avec la TMSA pour l'exploitation du terminal à conteneurs TC4 de Tanger Med II en 2009, et avec l'ANP pour l'exploitation du terminal à conteneurs TC3 du port de Casablanca en 2013.

Tableau 9 : Les principaux opérateurs portuaires au Maroc

Opérateur	Port	Activité	Capacité annuelle/ou trafic en 2012	Part de marché dans le trafic national global 2014
Marsa Maroc	• Casablanca, Tanger Med, Mohammedia, Nador, Agadir, Safi, Jorf Lasfar, Laâyoune, Dakhla	• Trafics conventionnels, vrac solide, liquide, conteneurs	• 35,9 MT	• 46%
Somaport	• Casablanca	• Conteneurs (TC 2) • Terminal polyvalent	• 300 mille EVP/an, • 1Million unités /an	• 5%
Groupe OCP	• Casablanca • Jorf Lasfar	• Terminal des phosphates ; • Produits phosphatés	• 18 MT/an	• 27%
Mass Céréales Al Maghreb	• Casablanca • Jorf Lasfar	• Terminaux de déchargement et de stockage de céréales	• 48%	• 4%
SOSIPO	• Casablanca, Nador, Safi, Agadir	• Céréales	• 30%	• 3%
JLEC	• Jorf Lasfar	• Terminal charbonnier	• 6MT/an	• 7%
Eurogate	• Tanger Med	• Transbordement	• 1,3 million EVP /an	• 8% ¹⁶
APM Terminals	• Tanger Med	• Transbordement	• 1,8 millionEVP/an	

Source : ANP, Marsa Maroc, Somaport, OCP Groupe, JELEC, EUROGATE, APM Terminals Tangier ;

La qualité des services portuaires s'est manifestement améliorée ces dernières années. D'après le rapport du Forum Economique Mondial sur « la compétitivité de l'Afrique 2015 », le Maroc se trouve au 72^{ème} rang, sur 144 pays, en matière, de l'indice de compétitivité global 2014-2015, réalisant, ainsi, un gain de 5 places par rapport à 2013-2014 où le Maroc occupait la 77^{ème} place. Ce même rapport, montre que le Maroc est bien positionné à l'échelle mondiale en termes de la qualité de l'infrastructure globale (55^{ème} rang) et spécialement les infrastructures portuaires (43^{ème} rang). Cette amélioration est essentiellement due au renforcement de l'infrastructure portuaire par la construction et la mise en œuvre de Tanger Med. Le transport maritime marocain est marqué ces dernières années par le développement du fret sur des lignes régulières qui s'est manifesté par l'amélioration de la connectivité maritime du Maroc. D'ailleurs, sur 157 pays, l'indice de connectivité des transports maritimes réguliers (LSCI) du

départ ou également de leur mouvement (changement de poste à quai) à l'intérieur des ports. Elle consiste à mettre les amarres d'un navire sur des bollards ou des ducs d'Albe et inversement. **Avitaillement** : Fourniture des marchandises, vivres et combustibles nécessaires à bord du navire.

¹⁵Empotage (ou dépotage) : Opération consistant à charger (ou décharger) un conteneur de (ses) marchandises.

¹⁶ Part commune des deux opérateurs.

Maroc¹⁷ est passé de 83^{ème} place en 2005 à 16^{ème} place en 2015 le classant, ainsi, à la 16^{ème} place au lieu de la 83^{ème} place en 2005.

Tableau 10 : Qualité de l'infrastructure portuaire du Maroc en 2014

	Indice de performance logistique	Complexité des procédures douanières	Délai avant (jours)		Documents nécessaires pour (nombre)		LSCI	Qualité des ports
	1-5	1-7	export	import	export	import	0-100	1-7
Egypte	2,97	3,8	2,0	3,0	8	10	61,8	4,2
France	3,85	4,7	1,0	1,0	2	2	75,2	5,2
Italie	3,69	4,0	1,0	2,0	3	3	67,6	4,5
Maroc	3,03	4,3	3,0	3,0	4	6	64,3	4,9
Pologne	3,49	4,3	1,0	2,0	5	4	51,1	4,0
Afrique du Sud	3,43	4,1	2,0	2,0	5	6	37,9	4,9
Espagne	3,72	4,8	3,0	2,0	4	4	70,8	5,8
Tunisie	2,55	3,4	1,0	2,0	4	6	7,5	3,9
Turquie	3,50	3,8	2,0	2,0	7	8	52,4	4,4
MENA	2,50	3,4	2,9	4,0	6	8	...	3,7

Source : Banque Mondiale

Le débit portuaire des conteneurs dans les ports marocains a atteint 2,5 millions EVP en 2013 contre 561 mille EVP en 2004¹⁸. Néanmoins, il y'a lieu de signaler que le Maroc a développé, essentiellement, le transport maritime régulier sur les courtes et les moyennes distances, alors qu'un manque réside sur les longues lignes.

Tableau 11 : Indice de connectivité des transports maritimes réguliers

	Débit des conteneurs(en 1000 EVP)				LSCI				
	2004	2008	2012	2013	2004	2008	2012	2013	2015
Algérie	-	225	308	343	10	7,75	7,8	6,91	5,92
Égypte	2960	6099	8047	7143	42,86	52,53	57,39	57,48	61,45
Libye	-	175	203	434	5,25	5,36	7,51	7,29	5,93
Maroc	561	919	1800	2500	9,39	29,79	55,09	55,53	68,28
Tunisie	-	425	513	572	8,76	6,95	6,35	5,59	5,71
Turquie	2961	5218	6230	728	25,6	35,64	53,15	52,13	51,97
Espagne	8270	13461	14185	14020	54,44	67,67	74,44	70,4	84,89
France	3954	4672	5897	6372	67,34	66,24	70,09	74,94	77,06
Italie	9468	10530	9941	12165	58,13	55,87	66,33	67,26	67,42
Pologne	428	859	1263	1805	7,28	9,32	44,62	38,03	51,19
Japon	16436	18944	18476	19688	69,15	66,63	63,09	65,68	68,82
Indonésie	5369	7405	9325	10790	25,88	24,85	26,28	27,41	26,98
Afrique du Sud	2615	3876	4424	4595	23,13	28,49	36,83	43,02	41,41

Source : Banque mondiale (débit des conteneurs) et CNUCED (LSCI)

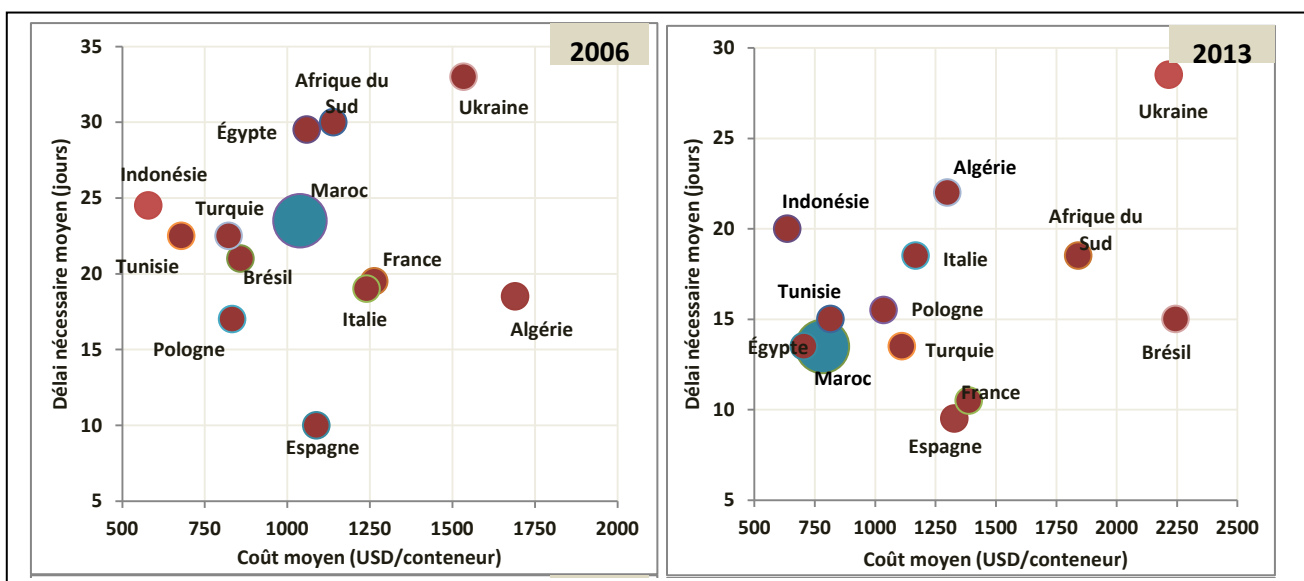
Sur le plan procédural, le traitement des marchandises est devenu plus performant dans la mesure où le temps nécessaire à l'import et à l'export s'est réduit avec une maîtrise du coût

¹⁷Base de données de CNUCED.

¹⁸ Données de la Banque Mondiale

du conteneur. Par effet, le Maroc est mieux positionné par rapport à des pays similaires, et se rapproche des économies développées.

Graph 25 : Délai nécessaire moyen et le coût par conteneur en 2006 et 2013

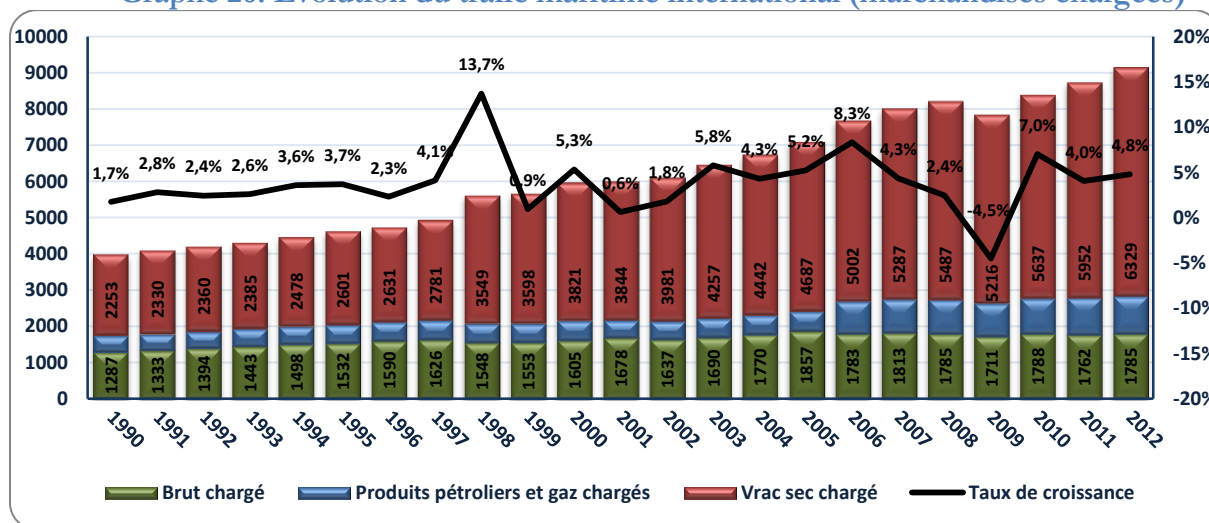


Source : Elaboration DEPF, données Banque mondiale

2.2. Un pavillon national en déclin même dans un contexte international favorable aux pays en développement

Le commerce maritime international a plus que doublé sur les deux dernières décennies, dans la mesure où les marchandises chargées sont passées de 4 MMT en 1990, à environ 6 MMT en 2000, puis à 9,2 MMT en 2012. Il a enregistré sur les périodes 1990-2000 et 2001-2012 des croissances annuelles moyennes respectives de 4,1% et 3,7%, supérieures à celles du PIB mondial qui ont été de 2,8% et 2,6% respectivement.

Graph 26: Evolution du trafic maritime international (marchandises chargées)

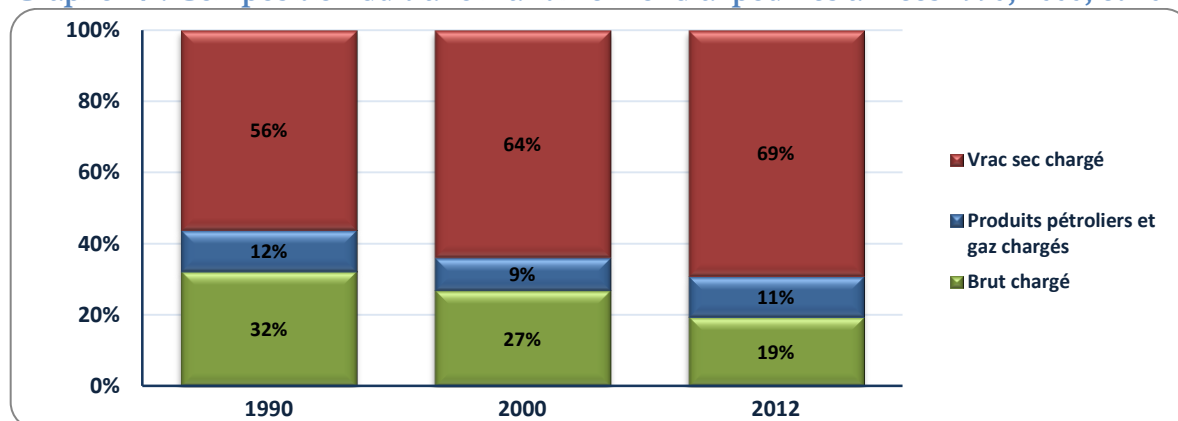


Source : Elaboration DEPF, données CNUCED

La progression du commerce maritime international est essentiellement due à l'évolution des marchandises solides qui sont passées de 2,25 MMT en 1990 à 3,82 MMT en 2000 et à 6,33

MMT en 2012. Ainsi, leur part s'est élevée à 69% en 2012 contre 56% en 1990, et ce au détriment, notamment, des marchandises brutes dont la part a baissé de 13 points, allant de 32% en 1990 à 19% en 2012. Il y'a lieu de signaler que les pays en développement occupent une place importante dans le commerce maritime mondial, avec une part qui s'élève à près de 60% au titre de l'année 2012 contre 34,5% et 5,9% pour respectivement les pays développés et les pays en transition.

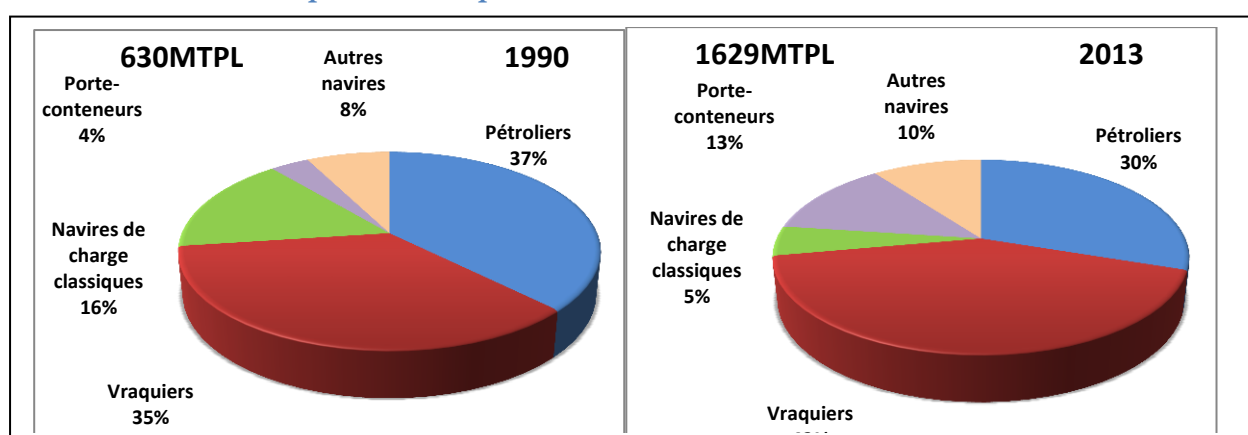
Graphe 27 : Composition du trafic maritime mondial pour les années 1990, 2000, et 2012



Source : *Elaboration DEPF, données CNUCED*

La croissance de la demande du transport maritime implique nécessairement une progression de la capacité de la flotte maritime mondiale. En effet, cette dernière, qui s'élève à 1628,8 millions TPL (tonnes de port en lourd) en 2013, se compose de 42% des vraquiers, 30% des pétroliers, 13% des porte-conteneurs, 5% des navires de charges classiques et 10% des autres navires. Au fil des ans, cette structure a connu une certaine modification qui reflète celle de la demande. Ainsi, la part des vraquiers dans la flotte mondiale a progressé, entre 1990 et 2013, de 7 points au détriment des pétroliers qui représentent 30% en 2013 contre 37% en 1990. La flotte mondiale a connu, également, le renforcement des porte-conteneurs dont la part est passée de 4% à 13%. D'un autre côté, une forte tendance baissière a caractérisé l'évolution des navires de charges classiques, dont leur poids a reculé de 11 points sur la même période.

Graphe 28: Composition de la flotte maritime mondiale



Source : *Elaboration DEPF, données CNUCED*

Néanmoins, cette structure de la flotte mondiale ne reflète pas l'importance de chaque type de navires dans le commerce maritime. D'ailleurs, les porte-conteneurs dont la part ne

dépasse pas 13% de la flotte mondiale, contribuent à hauteur de 52% au commerce maritime en valeur. Cela s'explique par le fait qu'en valeur monétaire, chaque TPL de navires porte-conteneurs assure en moyenne 27 fois plus d'échanges maritimes qu'un TPL de vraquiers¹⁹.

2.2.1 Une forte régression de la flotte maritime marchande marocaine

La flotte sous pavillon marocain compte de 86 navires en 2015 pour un tonnage de 145 mTPL (mille tonnes poids lourd), qui se compose de 7 porte-conteneurs (53,3% du tonnage total), de 71 autres navires (32,7%), de 6 navires de charges classiques (6%) et d'un pétrolier (3,3%). Cette flotte, dont la capacité avait atteint 593 mTPL en 1992, a connu, au cours des deux dernières décennies, une régression annuelle moyenne de 7%, ainsi qu'un vif changement dans sa structure. En effet, l'année 1994 est une date marquante dans la mesure où la flotte nationale a perdu à peu près le tiers de son tonnage après la suppression de l'ensemble de ses vraquiers. En 1999, le Maroc a plus que doublé son tonnage en porte-conteneurs qui est passé de 10 mTPL à 22 mTPL, et a atteint son plus haut niveau en 2007 avec 90 mTPL. Depuis, une contraction s'est manifestée et s'est traduite par une baisse à 55 mTPL en 2012.

Tableau 12 : Evolution de la capacité de la flotte maritime globale de certains pays concurrents et/ou voisins du Maroc

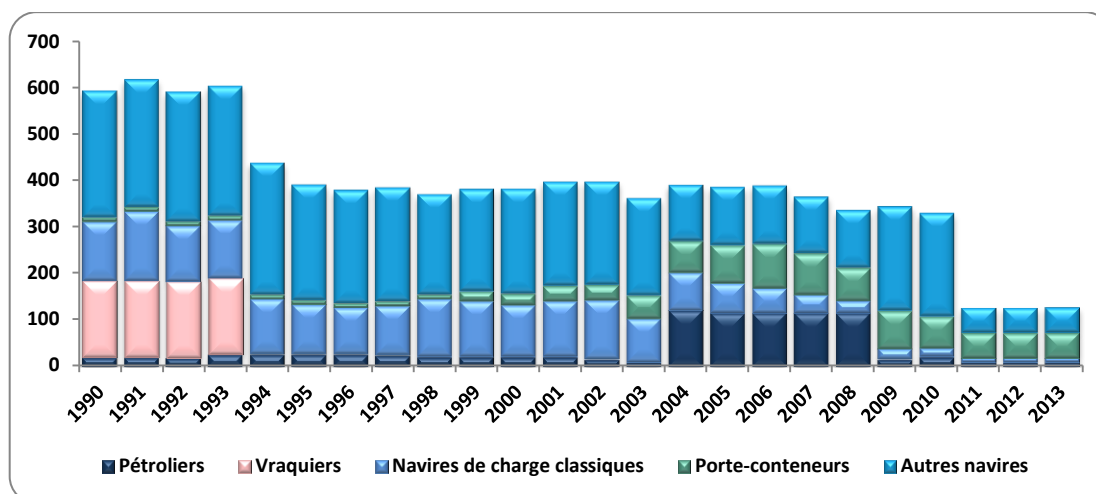
1000 TPL	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Algérie	964	1093	1111	913	882	777	744	755	765	787	802	748	748	789
Libye	1463	1219	667	100	104	99	97	425	1405	1418	1405	1401	1402	1410
Maroc	594	391	384	387	390	365	336	346	332	127	145	141	150	145
Tunisie	447	176	170	133	124	122	13	83	97	409	334	367	338	337
Egypte	1796	1899	2093	1644	1616	1646	1703	1540	1518	1583	1787	1702	1669	1506
Pologne	4490	3556	1855	101	124	126	115	136	131	78	65	68	82	114
Espagne	6461	1817	2053	2655	2541	2689	2746	2711	2555	2556	2521	2469	2313	1964
Turquie	5477	9114	10174	7048	7621	7254	7300	7476	7878	8704	9627	10123	9187	8820
Italie	11524	9335	9769	11316	12074	13279	13267	14415	17276	18017	20748	20794	20193	17554
France	6653	6455	7293	6311	7297	7635	7922	7926	8822	6895	8433	7437	7641	6883

Source : CNUCED

Concernant les pétroliers, la flotte marocaine comprenait en moyenne 16 mTPL sur la période 1999-2003 contre 114 mTPL pour la période 2004-2008, et 11 mTPL entre 2009 et 2015. Les navires de charges classiques et autres navires ont également vu leur tonnage se rétrécir passant ainsi respectivement de 128 mTPL et 222 mTPL en 2002 à 9 mTPL et 49 mTPL en 2015. De ce fait, et à fin 2015, la flotte marocaine avec une capacité de 145 mTPL se trouve mal classée par rapport à ses voisins de la région nord-africaine dont les flottes de l'Algérie, la Tunisie, la Libye, l'Egypte ont atteint respectivement 789mTPL, 337mTPL, 1410mTPL et 1506mTPL, ainsi que les voisins européens (la France avec 6883 mTPL et l'Italie avec 17554mTPL). Cependant, cette baisse a été aussi remarquable en Espagne et en Pologne avec des flottes dont les capacités respectives sont passées de 6461 mTPL et 4490 mTPL en 1990 à respectivement 1964mTPL et 114mTPL en 2015.

Graphe 29 : Evolution de la composition de la flotte sous pavillon marocain (en mTPL)

¹⁹ « Etude sur les transports maritimes 2012 », CNUCED.



Source : *Elaboration DEPF, données CNUCED*

Cette perte en capacité de la flotte marocaine, en particulier, et celle de certains pays du pourtour méditerranéen, revient au déclin du pavillon national. Ainsi le Maroc ne disposait à fin 2012 que de 14 navires de commerce (dont 6 porte-conteneurs, 7 navires de charges classiques et 1 pétrolier) d'un tonnage de 73²⁰mTPL contre 174 mTPL en 2000. Ainsi, après la faillite de la compagnie Comarit/Comanav Ferry en 2012, l'IMTC group, important armateur marocain privé avec 7 porte-conteneurs, 2 rouliers, 2 car-ferries jusqu'à une date récente, a cédé 3 porte-conteneurs à l'armateur allemand Lloyds list en 2013. Par conséquent, la participation du pavillon marocain au commerce extérieur demeure limitée par rapport à celle des armateurs étrangers qui s'en accaparent 93% en 2012, en raison, notamment, de l'absence totale des armateurs marocains sur le segment du trafic en vrac qui représente la majorité du trafic maritime (77%).

Cette situation est due au manque de compétitivité des compagnies maritimes qui se sont montrées incapables de surmonter la concurrence structurée des grands majors de cette activité (Maersk, CMA-CGMA, ...). En effet, les grandes multinationales du transport maritime optimisent leurs exploitations en faisant appel aux immatriculations les plus attractives en termes de financement et d'efficacité administrative. Ces compagnies vont même, jusqu'à, signer des accords techniques (partage et allocation d'espaces) tel le cas des grands transporteurs européens (le danois MAERSK, l'italien MSC et le français CMA-CGM²¹). Or, la plupart de ces compagnies desservent le Maroc ou les ports concurrents qui se trouvent sur les routes maritimes les proches du Maroc.

Le déclin du pavillon national a, également, des conséquences négatives sur les gens de mer qui constituent un pilier essentiel du transport maritime, et dont le travail est régi, notamment, par des textes relevant de la réglementation nationale, avec la coexistence des textes relevant de la réglementation internationale (Organisation Internationale du travail et l'Organisation maritime internationale). Les gens de mer à bord des navires marocains de commerce, dont le nombre en 2012 a atteint 2350 avec 1650 marins et 700 officiers, reçoivent une formation adhérent aux prescriptions de la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW).

²⁰ CNUCED.

²¹ Bien que la France soit le siège des centres de décision du groupe CMA-CGM, seulement 22 des 430 navires du groupe battent pavillon français.

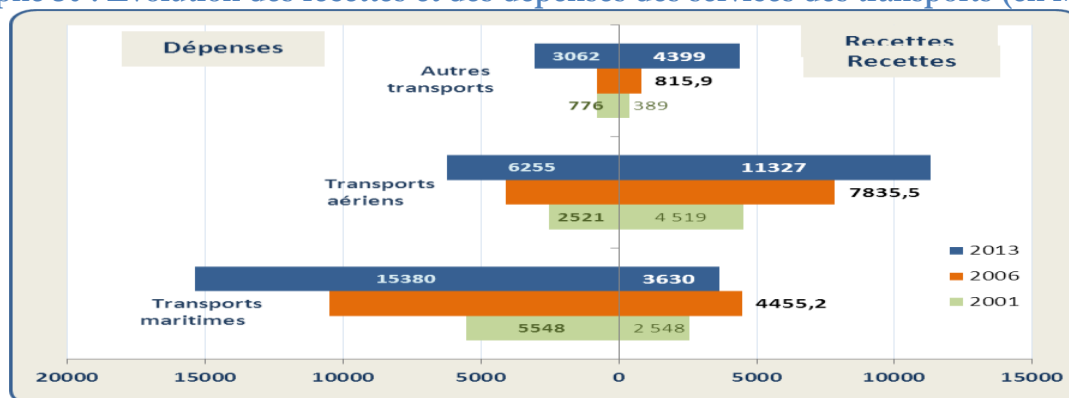
La disparition du pavillon national signifie une perte d'emploi dans le secteur maritime qui connaît actuellement un taux de chômage élevé. Pour y remédier, les parties prenantes procèdent à augmenter le nombre du personnel navigant ce qui a débouché sur un sureffectif sur les navires marocains, alors que dans un contexte caractérisé par la restriction de la flotte maritime marocaine, des réflexions plus profondes méritent d'être menées afin de faire bénéficier le personnel maritime d'une formation maritime polyvalente (métiers portuaires et maritimes) qui leur permettrait de profiter de l'expansion que connaît actuellement le secteur portuaire.

Le Maroc pourrait, également, profiter du développement des sociétés de Manning²², et se pencher sur l'exportation des services maritimes au pavillon mondial. En effet, il semble nécessaire d'agir dans le sens de faciliter la mobilité des marins marocains pour naviguer à bords des navires étrangers. Ainsi, la révision de l'arsenal juridique réglementant le travail des gens de mer est d'une importance capitale, car il comprend des dispositions - qui peuvent être qualifiées de rigides et contraignantes - qui ne servent pas l'intérêt du personnel maritime. A titre d'exemple, on cite le contrat d'engagement maritime, qui est généralement pour une période indéterminée, entre un armateur ou son représentant et un marin, et qui engage ce dernier à accomplir un service à bord d'un navire battant sous le pavillon marocain²³.

2.2.2 Un déclin qui s'est manifesté par un déficit des services de transport maritime

Le Maroc a enregistré un excédent des services (+46,7 milliards de dirhams en 2013) qui s'est renforcé depuis 2001. Cependant, au moment où ce dernier bénéficie pleinement du bon comportement des soldes des voyages (+46,5 milliards de dirhams en 2013), des autres services aux entreprises (+8,3 milliards de dirhams en 2013) et des services de communication (4,7 milliards de dirhams en 2013), cet excédent est impacté par le déficit des services des transports (-5,3 milliards de dirhams en 2013). Ce déficit des échanges des services des transports est imputable à celui du transport maritime (-11,7 milliards de dirhams en 2013) alors que celui du transport aérien est excédentaire (+5,1 milliards de dirhams en 2013).

Graph 30 : Evolution des recettes et des dépenses des services des transports (en MDH)



Source : Elaboration DEPF, données Office des changes

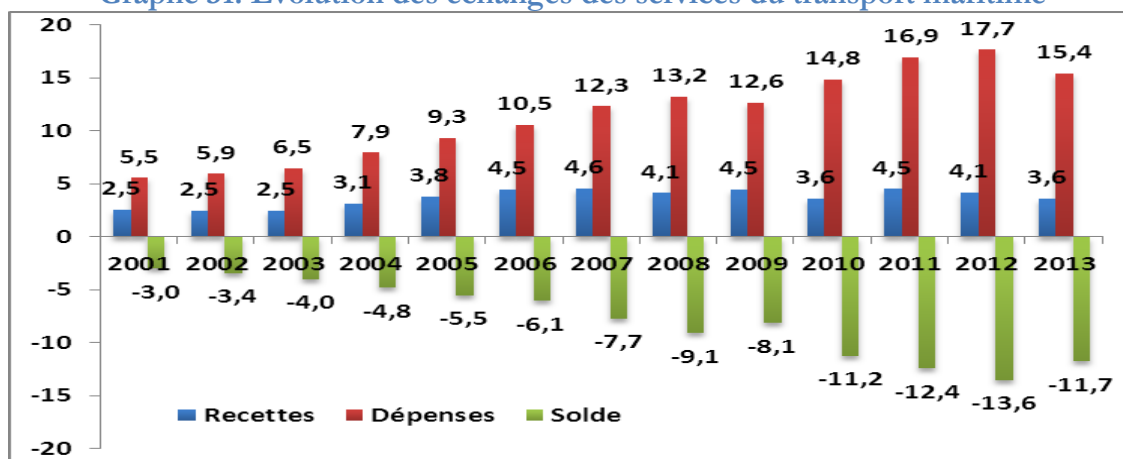
Ainsi, au titre de l'année 2013, les dépenses des services du transport maritime s'élevaient à 17,6 milliards de dirhams (respectivement 24% et 62% des dépenses liées au compte des services et celles du transport) alors que les recettes s'établissaient à 4,1 milliards de

²² Recruteurs de marins pour le compte d'armateurs.

²³ Article 165 du Dahir 31 mars 1919 portant code de commerce maritime.

dirhams (respectivement 3% et 19% des recettes des services et celles du transport) ce qui a fait porter le déficit à 11,7 milliards de dirhams contre 3 milliards en 2001 (avec un taux d'accroissement annuel moyen de 12% sur la période 2001-2013), soit 0,7% du PIB en 2001 contre 1,3% du PIB en 2013

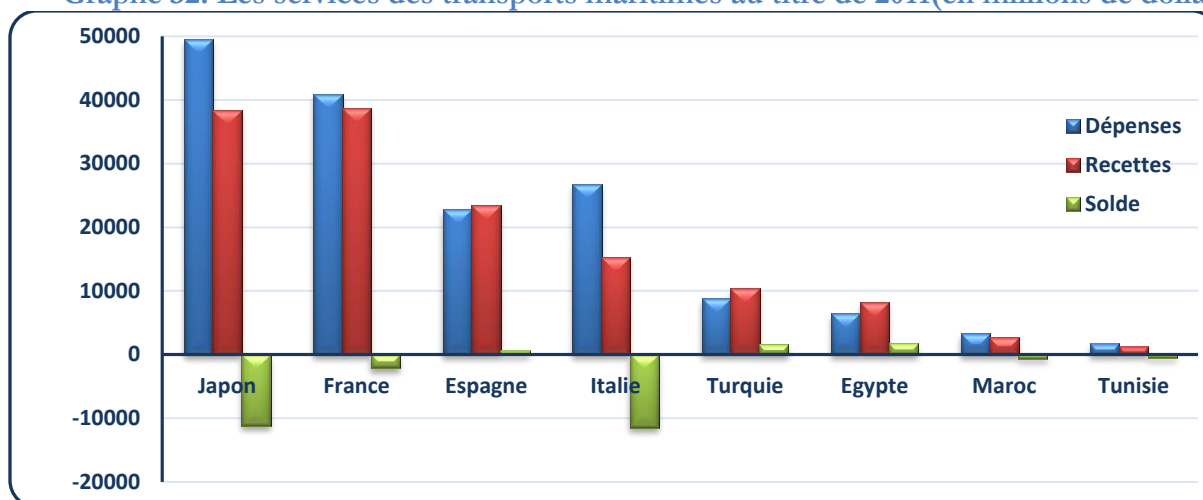
Graph 31: Evolution des échanges des services du transport maritime



Source : Elaboration DEPF, données Office des changes

Tandis que pour des pays concurrents comme la Turquie et l’Egypte, les dépenses et les recettes liées aux services des transports maritimes sont plus importantes que celles du Maroc. Ces services ont permis de dégager, au titre de 2011, un solde positif s’élevant, respectivement, à 1,6 et 1,8 milliards de dollars contre un solde négatif de 590 millions de dollars pour le Maroc

Graph 32: Les services des transports maritimes au titre de 2011(en millions de dollars)



Source : Elaboration DEPF, données OMC

Conclusion

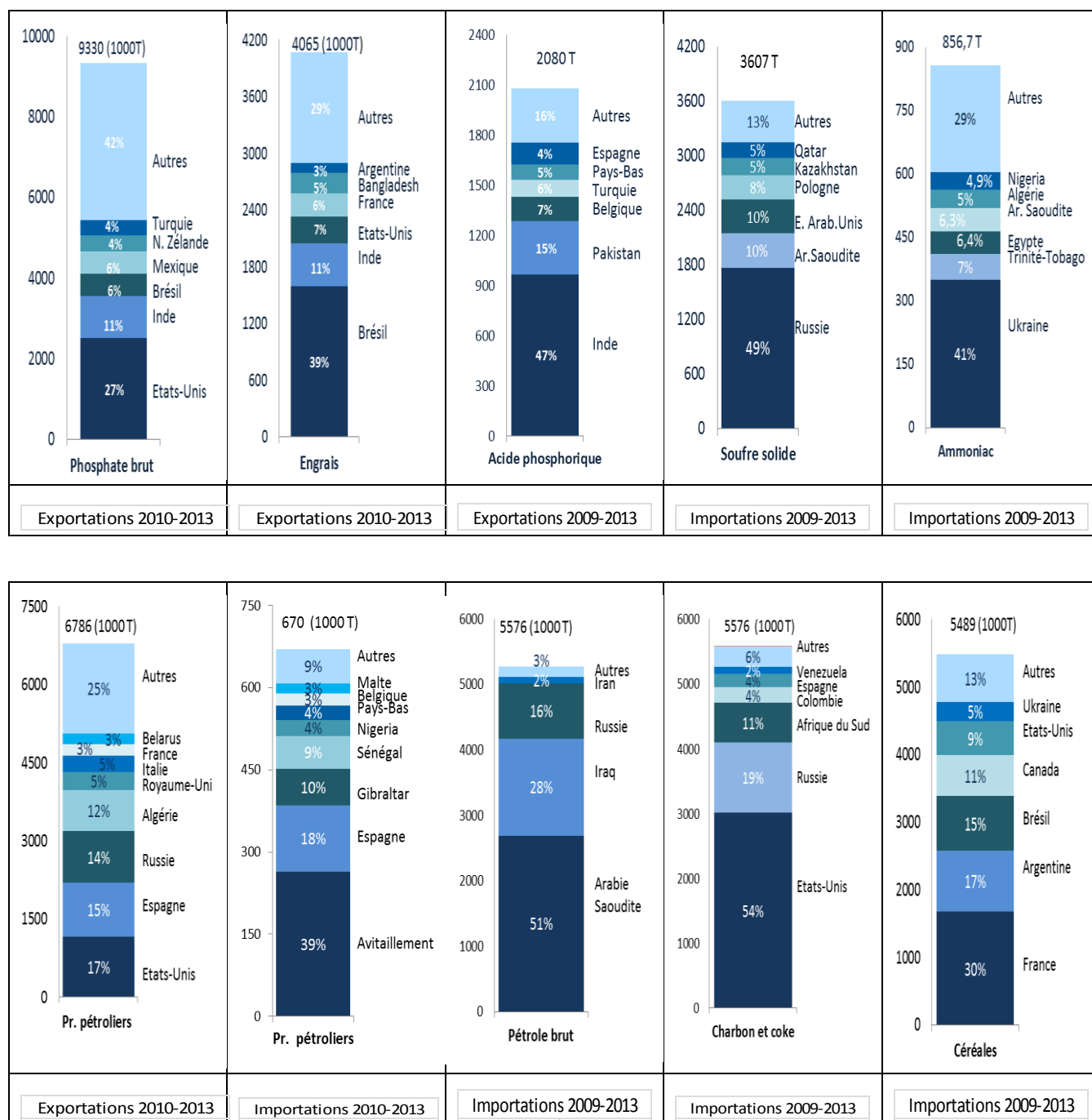
L'importante évolution de la structure des échanges commerciaux du Maroc sur les deux dernières décennies a engendré un besoin grandissant en matière de transport maritime. Il s'agit d'un besoin multidimensionnel, notamment, avec la nouvelle orientation du Maroc vers l'ouverture sur de nouveaux partenaires commerciaux dans l'objectif de réduire sa forte dépendance vis-à-vis de ses partenaires historiques. Cette diversification, certes prometteuse, implique, de facto, des efforts soutenus aussi bien en termes réglementaire, législatif, et d'infrastructures portuaires que de services maritimes efficaces et compétitifs à même de soutenir les ambitions du Maroc à s'ouvrir sur de nouveaux marchés. De grands efforts ont été, certes, engagés au cours de ces dernières années (réforme portuaire, port Tanger Med, développement des lignes régulières...) et qui se sont manifestés par l'amélioration de la connectivité maritime du Maroc (de la 77^{ème} place à la 16^{ème} entre 2004 et 2015 selon l'indice de connectivité des transports maritimes réguliers (LSCI) du Maroc²⁴). Toutefois, d'importants défis restent encore à relever afin d'accompagner et renforcer les exportations marocaines, notamment, vers des régions à fort potentiel de croissance (Afrique, Amérique Latine, Asie et Moyen Orient).

L'analyse de la structure du transport maritime marocain fait apparaître la prédominance des flux vraciers (secs et liquides) qui représentent la partie la plus importante de la demande du transport maritime au moment où l'offre du pavillon national est quasiment -absente sur ce segment. Les marchandises en vrac se constituent principalement des matières premières (céréales, charbon, phosphates et hydrocarbures) et se caractérisent généralement par un nombre réduit d'opérateurs (Exp. de l'OCP) et de marchés (fournisseurs ou clients). Eu égard aux différences inhérentes à la nature des produits et des facteurs déterminant leurs flux, chaque catégorie de vrac nécessite un transport particulier.

En effet, les opérateurs du transport maritime sont amenés à gérer un ensemble de facteurs structurels et conjoncturels liés, notamment, aux fluctuations de la demande et de l'offre sur le marché mondial, à l'évolution de la conjoncture nationale, aux incertitudes économiques, politiques, climatiques et leurs répercussions sur la volatilité des prix.... Les secteurs du transport et du commerce qui sont, certes, fortement interdépendants ne suivent pas la même logique. En effet, les stratégies de production et de commercialisation des importateurs/exportateurs servant à sécuriser les débouchés et/ou à diversifier les fournisseurs sont bénéfiques pour les opérateurs industriels, agricoles... mais elles entravent le développement de grands transporteurs nationaux. La demande du transport maritime est, dès lors, dispersée et fluctuante. Néanmoins, elle est croissante et pérenne vu que le Maroc est le premier exportateur mondial des phosphates, un important importateur des céréales et un net importateur du charbon, d'hydrocarbures, de soufre et d'ammoniac...

²⁴Indice de connectivité des transports maritimes réguliers, annuel, CNUCED, 2004-2015.
<http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=92>.

Encadré: Synthèse de la structure du trafic maritime par partenaire et produit



Source : Elaboration DEPF, données Office des changes

Du côté de l'offre, deux tendances opposées surgissent : la première concerne le développement et la mise à niveau des infrastructures du transport maritime. Dans ce domaine, le Maroc affiche une forte dynamique, et dispose d'une vision claire du secteur portuaire avec des services de plus en plus performants comme en témoigne les avancées enregistrées par le Maroc dans les classements internationaux. En revanche, l'offre maritime accuse un certain retard du moment où son évolution n'accompagne pas le progrès de l'offre portuaire, et ne reflète pas la progression continue de l'activité commerciale du pays. Dans ce cadre, force est

de constater que le nombre réduit des navires battant pavillon national ne comprend pas des vraquiers pour transporter les produits en vrac.

Le dépavillonnement est le principal défi auquel est confrontée la flotte maritime marocaine. En conséquence, le Maroc n'est pas un transporteur, et les chargeurs (déchargeurs) marocains choisissent les incoterms qui excluent le transport maritime national et les services annexés, car ceux-ci demeurent non maîtrisables pour eux. Cette situation s'est reflétée sur la balance des paiements qui accuse un déficit important en matière des services maritimes. Par conséquent, il y a lieu d'encourager le rapprochement entre les chargeurs et les armateurs pour optimiser l'exploitation du pavillon national d'autant plus que le commerce extérieur national est caractérisé par sa concentration produit-marché. Par ailleurs, il y a lieu de pérenniser l'exclusivité du cabotage national aux hydrocarbures et envisager l'opportunité de l'élargir à d'autres segments tels que les matériaux de construction et ce, dans une logique d'ouverture plus prononcée sur les régions du Maroc, notamment, les provinces du sud.

Cette exclusivité pour le pavillon national pourrait être envisagée sur certains produits importés (charbon, pétrole raffiné, soufre, blé tendre) avec un quota déterminé (deux tiers du tonnage en tonnes miles) tout en se donnant les moyens pour garantir l'offre maritime à même de préserver l'approvisionnement et de garantir la compétitivité des opérateurs tels que les distributeurs pour le cas des produits pétroliers raffinés.

Par ailleurs, le pavillon national n'a pas profité de l'expansion de la flotte mondiale (en nombre et en capacité). En effet, le secteur du transport maritime mondial a connu une progression globale qui a concerné la construction navale, la propriété, l'immatriculation, l'exploitation, le recyclage des navires et le recrutement d'effectifs. La part des pays en développement dans cette évolution est conséquente dans la mesure où les armateurs d'un tiers de la flotte mondiale et douze exploitants de conteneurs du Top 20 émanent de pays en développement. Ainsi, en 2015, près de 42% (en termes de tonnage) des navires sont immatriculés au Panama, au Libéria et aux Îles Marshall au moment où les pays du sous-continent indien (Inde, Bangladesh et Pakistan) concentrent près de 70% des activités de recyclages²⁵. La flotte mondiale est passée donc de 630mTPL en 1990 à 1749 mTPL en 2015 soit une progression annuelle moyenne de 4,2% contre une baisse annuelle moyenne de 9% pour la flotte marocaine. De fait, la part de la flotte nationale dans la flotte mondiale demeure extrêmement faible (0,01%) en raison de la conjonction de plusieurs facteurs faisant que le Maroc est en déphasage avec son contexte international en matière de l'offre maritime.

En premier lieu, les navires battant le pavillon marocain sont inscrits au registre international marocain (RIM) conformément aux conditions d'immatriculation des navires issues de la Convention des Nations Unies (1986), et dont le principal objectif consiste à faciliter l'identification et la détermination de la responsabilité des personnes responsables des navires, afin de permettre à l'Etat du pavillon d'exercer effectivement sa juridiction et son contrôle sur les navires battant son pavillon conformément au lien authentique existant entre ces deux parties. Or, les registres nationaux se sont montrés non attractifs pour les navires ce qui a amené plusieurs pays à travers le monde à créer des registres parallèles (registre de libre immatriculation) offrant aux propriétaires/exploitants des avantages notamment en matière de

²⁵« *Review of Maritime Transport 2015* », UNCTAD, octobre 2015.

la réglementation du travail et de fiscalité. Actuellement, le poids des navires battant un pavillon étranger dans la flotte mondiale s'élève à 76% (en TPL).

Le Maroc ne s'est pas engagé dans cette optique, alors que cela a permis à plusieurs pays en développement de se hisser parmi les principaux pavillons d'immatriculation (comme par exemple le Libéria et les Îles Marshall qui n'ont pas de pavillon national, et le Panama et la République de Malte qui ont un pavillon national très réduit). Aussi, faudrait-il penser à la création d'un deuxième registre incluant d'une manière progressive les segments du transport maritime en commençant, notamment, par le vrac solide avant de l'étendre au vrac liquide. Ce registre devrait bénéficier d'un guichet unique pour un meilleur traitement administratif et fiscal.

A ce titre, il serait judicieux d'envisager, en concertation avec l'administration fiscale et les partenaires publics et privés, la création d'un régime d'imposition fiscale selon le tonnage pour les navires de commerce (taxe tonnage) au lieu de l'IS et ce, afin de donner plus de visibilité aux armateurs. Par ailleurs, il y a lieu de réviser et de mettre à jour le dahir portant code de commerce maritime (DCCM) datant de 1919 pour doter le secteur maritime marocain d'un cadre législatif moderne et adapté aux changements profonds du commerce maritime international, favorisant l'essor des prestations de services maritimes et garantissant la sécurité maritime.

En outre, l'industrie navale est quasi inexistante au Maroc alors qu'elle affiche, au niveau mondial, un dynamisme soutenu. Cette industrie qui a été fortement impactée par la crise de 2008 (baisse drastique du carnet des commandes qui a atteint environ 89 millions de tonnes brutes compensées en 2012 contre 194 millions de TBC en 2008²⁶) offre de réelles opportunités de croissance. Le marché de la construction navale mondiale se caractérise par la prédominance des pays asiatiques qui s'accaparent près de 94% des parts de marché en 2014 (Chine (36%), République de Corée (34%), Japon (21%) et Philippines (2,9 %))²⁷. Par conséquent, il serait judicieux d'encourager dans un premier lieu l'émergence de services de réparation voire de construction navale en plus, de l'ensemble des services connexes (financement, assurances, gestion technique, gestion de ressources humaines, ...).

Par ailleurs, en janvier 2015, 45,5% du tonnage brut mondial était détenu par les compagnies de transport maritime de quatre pays seulement, à savoir la Grèce (16,11%), le Japon (13,3%), la Chine (9,08%) et l'Allemagne (7,04%)²⁸. Les pays propriétaires exploitent leurs navires pour leur propre commerce extérieur et pour le transport maritime international. En effet, les pays, dont la capacité de la flotte est inférieure au trafic maritime, exploitent le surplus de la flotte mondiale pour assurer le contrôle de leur transport maritime en procédant à l'affrètement. Dans le cas du Maroc, où le pavillon traverse, depuis plusieurs années, une période difficile, l'affrètement, et notamment, en coque nue peut s'avérer extrêmement utile pour renforcer l'armement marocain et renforcer les métiers maritimes pour le personnel naviguant et sédentaire. A ce titre, il y a lieu de renforcer le profil du personnel naviguant par une formation maritime polyvalente (métiers portuaires et maritimes) qui leur permet de profiter de l'expansion que connaît actuellement le secteur portuaire. En effet, l'emploi à terre

²⁶ « Pour une véritable relance de la construction navale », Conseil Confédéral Montréal, 12 au 14 mars 2014

²⁷ « Review of Maritime Transport 2015 », UNCTAD, octobre 2015.

²⁸ « Review of Maritime Transport 2015 », UNCTAD, octobre 2015.

ou en offshore s'affirme de plus en plus en tant que relais de carrière important pour les emplois maritimes.

L'implication du secteur bancaire et financier est nécessaire afin de créer de nouveaux produits dédiés. Il s'agit, notamment, de recourir au marché financier qui peut jouer un rôle indéniable dans le financement des investissements maritimes. Il s'agit, également, et sous certaines conditions, de faire bénéficier les armateurs de l'amortissement anticipé qui favorise les déductions fiscales, ou d'exonérer les plus-values de cessions de titre. Par ailleurs, la création d'agences de crédit-export afin de transformer un risque maritime et financier en risque garanti serait de nature à encourager le secteur bancaire à supporter le financement des investissements de ce secteur. Ce dernier est, d'ailleurs, amené à innover des produits qui sied aux particularités des PME maritimes tel que le « bridge to bond », qui permet à l'investisseur de financer son crédit bancaire par une émission obligataire avant même la vente du navire construit, ou les crédits-bail (les contrats dits Bare Boat Hire Purchase (BBHP)).

Enfin, en absence d'une politique maritime volontariste et intégrée, le développement d'un transport maritime performant et compétitif semble être difficile. Les pouvoirs publics devraient mettre en place des mesures incitatives à l'investissement maritime afin d'améliorer l'attractivité de l'industrie navale pour le secteur privé. Dans ce sens, l'Etat pourrait également développer des partenariats publics privés à travers, notamment, la création d'une entité de coordination entre les différents intervenants (à savoir armateurs, chargeurs, direction de la Marine Marchande, Département de la pêche, Département chargé de l'environnement, ANP, ...) qui serait de nature à renforcer la coordination de toute stratégie de mise à niveau de ce secteur. Cette voie a été privilégiée comme en témoigne l'étude stratégique en cours de finalisation par le Ministère de l'Équipement et du Transport et de la Logistique (METL) relative à la stratégie du secteur du transport maritime marocain qui vise, en mettant à contribution l'ensemble des partenaires publics, privés et académiques concernés, à apporter des propositions et des recommandations d'ordre institutionnel, réglementaire, organisationnel et opérationnel afin que ce secteur joue pleinement son rôle d'appui à l'économie nationale et d'intégration dans le système commercial mondial.

Annexes

Annexe 1 : Conventions internationales contractées par le Maroc (à fin juin 2015)

	Titre de la Convention	Date ou conditions d'entrée en vigueur	États contractants
Contractées par le Maroc	Convention des Nations Unies de 1974 relative à un code de conduite des conférences maritimes	Entrée en vigueur le 6 octobre 1983	Algérie, Arabie Saoudite, Bangladesh, Barbade, Belgique, Bénin, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap-Vert, Chili, Chine, Congo, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Cuba, Egypte, Espagne, Ethiopie, Fédération de Russie, Finlande, France, Gabon, Gambie, Ghana, Guatemala, Guinée, Guyana, Honduras, Inde, Indonésie, Iraq, Italie, Jamaïque, Jordanie, Kenya, Koweït, Liban, Libéria, Madagascar, Malaisie, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mexique, Monténégro, Mozambique, Niger, Nigeria, Norvège, Pakistan, Pérou, Philippines, Portugal, Qatar, République centrafricaine, République de Corée, République démocratique du Congo, République tchèque, République-Unie de Tanzanie, Roumanie, Sénégal, Serbie, Sierra Leone, Slovaquie, Somalie, Soudan, Sri Lanka, Suède, Togo, Trinité-et-Tobago, Tunisie, Uruguay, Venezuela (République bolivarienne du), Zambie. (76)
	Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978 (Règles de Hambourg)	Entrée en vigueur le 1 ^{er} novembre 1992	Albanie, Autriche, Barbade, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Chili, Egypte, Gambie, Géorgie, Guinée, Hongrie, Jordanie, Kazakhstan, Kenya, Liban, Lesotho, Libéria, Malawi, Maroc, Nigeria, Ouganda, Paraguay, République arabe syrienne, République dominicaine, République tchèque, République-Unie de Tanzanie, Roumanie, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Sénégal, Sierra Leone, Tunisie, Zambie. (34)
	Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises de 1980	Non encore entrée en vigueur - doit être ratifiée par 30 Parties contractantes	Burundi, Chili, Géorgie, Liban, Libéria, Malawi, Maroc, Mexique, Rwanda, Sénégal, Zambie. (11)
	Convention des Nations Unies de 1986 sur les conditions d'immatriculation des navires	Non encore entrée en vigueur - doit être ratifiée par 40 Parties contractantes représentant au moins 25 % du tonnage mondial, aux termes de son annexe III	Albanie, Bulgarie, Côte d'Ivoire, Egypte, Géorgie, Ghana, Haïti, Hongrie, Iraq, Libéria, Libye, Maroc, Mexique, Oman, République arabe syrienne. (15)
Non contractées par le Maroc	Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes de 1993	Entrée en vigueur le 5 septembre 2004	Albanie, Bénin, Congo, Equateur, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Lituanie, Monaco, Nigeria, Pérou, République arabe syrienne, Saint-Kitts-et-Nevis, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Serbie, Tunisie, Ukraine, Vanuatu. (18)
	Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires	Entrée en vigueur le 14 septembre 2011	Albanie, Algérie, Bénin, Bulgarie, Congo, Equateur, Espagne, Estonie, Lettonie, Libéria, République arabe syrienne. (11)

Source : « Review of Maritime Transport 2015 », UNCTAD, octobre 2015.

Bibliographie

- «*Le secteur de transport des marchandises : Contraintes et voies de réformes*», DEPF, Ministère de l'Economie et des Finances, Maroc, mars 2013.
- «*Review of Maritime Transport 2015* », UNCTAD, octobre 2015.
- «*la compétitivité de l'Afrique 2015* », *Forum Economique Mondial*, 2015.
- U.S. Geological Survey, «*Mineral Commodity Summaries*», Février 2014.
- «*Etude sur les transports maritimes 2012* », CNUCED, 2012.
- «*Connecting to compete :Trade Logistics in the Global Economy* », Banque Mondiale, mars 2014.
- «*Rapport sur la compétitivité des transports et services maritimes français* », sous la présidence d'Arnaud Leroy, France, Octobre 2013.
- «*Pour une véritable relance de la construction navale* », Conseil Confédéral Montréal, 12 au 14 mars 2014.
- «*Tendances récentes des transports internationaux ayant des incidences sur le commerce des pays en développement* », Note du secrétariat de la CNUCED, Genève, 17-21 juin 2013.
- «*Global Enabling Trade Report 2014*», Banque Mondiale, 2013.
- «*Activité portuaire*», Agence Nationale des Ports(ANP), Maroc, décembre 2013.
- «*Bilans énergiques des années*», Ministère de l'Energie et des Mines, 2012.
- «*La stratégie portuaire nationale à l'horizon 2030* », Département du Transport, Maroc, 2010.