



Titre : Transport maritime La débâcle du pavillon marocain

IMTC, dernier armateur national, se bat pour sa survie

Les dernières faillites du secteur ont coûté 4 milliards de DH

Fournisseurs et banques serrent la vis

Ce que coûte un bateau par jour

Dépenses annuelles (en DH)

Assurances corps (valeur assurée)	2.644.110
Protecting club	704.726
Salaires / Charges équipage	5.026.642
Nourriture équipage	1.044.000
Matériel et équipements	916.570
Pièces de rechange	972.270
Entretien / Réparations / Visites	436.990
Provision annuelle pour arrêt technique	2.000.000
Eau douce	35.000
Lubrifiants	715.290
Frais de gestion	600.000
Total	15.095.598
Coût/jour (en DH)	43.130

Source: IMTC

Les bateaux sont de véritables gouffres financiers. Le navire Toubkal de la compagnie IMTC, par exemple, coûte chaque année plus de 15 millions de DH, tous frais compris. «Selon un récent rapport, le pavillon marocain est le plus cher au monde en termes d'exploitation», relève Mohamed Karia, fondateur d'IMTC

Le transport maritime national agonise. Il ne reste plus qu'un seul armateur battant pavillon marocain, le groupe IMTC qui opère sur quelque 4 lignes. Au total, en comptant 2 petits transporteurs de voyageurs et un transporteur de pétrole, la flotte marocaine ne compte plus que près de 17 bateaux, dont 12 appartenant à IMTC, contre environ 70 dans les années 1980 (pour 18 armateurs, dont 2 publics). Le secteur se meurt pour ainsi dire à petit feu. Pour l'heure, IMTC se bat pour sa survie. A court de liquidités, le groupe du commandant Mohammed Karia a de plus en plus de mal à verser les salaires de ses quelques 1.200 employés. La semaine dernière, une grève des marins a immobilisé ses navires à quai, chargés de marchandises. La situation n'a été débloquée qu'après le versement des salaires du mois de décembre, 4 millions de DH.

A l'origine, les déboires du secteur maritime remontent à 2007, date d'entrée en vigueur de «l'open sea». La libéralisation, opérée avant même la mise à niveau de l'activité, a exposé les opérateurs à une concurrence étrangère pour le moins féroce. Même si les armateurs marocains ont investi près de 5 milliards de DH (par voie d'endettement) dans la modernisation de leur flotte marchande, cela n'a pas servi à grand-chose. Mais la vraie débâcle arrive en 2008, avec le début de la crise économique mondiale. Avec la baisse des transactions, le coût de location des navires chute de près de 70%, passant de 12.000 à 4.000 dollars par jour. Le prix du fuel de son côté n'a cessé de grimper depuis, de même que les polices d'assurance. Les fournisseurs de fuel, de nourriture et de pièces de rechange, pour leur part, sont devenus plus exigeants. Après l'épisode Comanav-Comarit, le groupe des Abdelmoula qui a cessé son activité vers fin 2011, la situation s'est d'autant plus corsée. «Auparavant, nous disposions d'une ligne de crédit pour le fuel allant jusqu'à 12 millions de dollars. Nous bénéficions également de délais de paiement plutôt confortables pour les fournitures en pièces de rechange et en nourriture. Actuellement, l'on nous réclame un paiement au comptant, ou bien 50% à la commande et 50% à la livraison», précise Mohamed Karia, président-fondateur d'IMTC. «De l'autre côté, nous avons du mal à recouvrer notre dû auprès de nos clients», regrette-t-il.

Les armateurs se sont donc retrouvés avec des charges qui explosent et des revenus qui fondent comme une peau de chagrin. Leur capacité de financement auprès des banques, plus méfiantes, en a également pris un coup. En 2012, le fret maritime a baissé de 40%, selon le patron d'IMTC. Les expéditions d'agrumes, qui représentent une bonne part des exportations maritimes, ont sensiblement baissé en raison de la sécheresse, jusqu'à 50% pour certaines sociétés. Les exportations de textile, aussi, ont considérablement reculé (-8% vers l'UE à fin novembre 2012). Les



opportunités d'affaires se font donc moins abondantes. L'an dernier, quatre navires du groupe sont restés en rade au port de Casablanca pendant 4 mois à cause de la conjoncture morose. Or, un navire ça coûte cher! Qu'il fonctionne ou pas, il génère des frais qui peuvent dépasser les 40.000 DH par jour (voir tableau). En matière de salaires par exemple, les marins marocains sont payés au minimum 11.000 DH, avec un forfait de 120 heures par mois. A l'international, la moyenne des salaires est de 600 dollars.

Actuellement, IMTC est en train de négocier sa survie avec les banques. «Ces dernières nous suggèrent de réduire les effectifs, mais ce n'est pas possible. Car nous sommes tenus par des normes internationales. Par ailleurs, nous sommes le seul débouché pour les lauréats de l'Institut d'études maritimes», précise Karia. Pour le moment, c'est la piste de la cession de 2 navires qui est examinée. IMTC est également en train d'étudier sa restructuration en collaboration avec un cabinet privé. Un business plan sur 10 ans est en préparation. L'entreprise reste néanmoins optimiste et s'attend à une reprise de l'activité en 2013, mais rien n'est moins sûr...

Les dégâts subis par le secteur sont déjà énormes. D'après le Comité central des armateurs marocains, la faillite des compagnies marocaines, notamment celle de Comarit-Comanav, a entraîné une perte de 5.000 emplois et de 4 milliards de DH de chiffre d'affaires. Si jamais IMTC cesse à son tour son activité, la dépendance du Maroc des compagnies étrangères sera totale. Le trafic maritime pourrait également être détourné vers des ports étrangers. Aujourd'hui, les professionnels réclament un ensemble de mesures pour sauver le secteur: la baisse des charges portuaires, la suppression de la retenue à la source de 10% sur les redevances d'affrètement aux armateurs étrangers, la révision du code de commerce maritime datant de 1919, ainsi qu'un contrat-programme pour le secteur.

Selon les opérateurs, la tutelle n'a, à aujourd'hui, pris aucune mesure dans le sens de la préservation du secteur.

Dominance étrangère

Près de 98% des exportations marocaines se font par voie maritime. La part des opérateurs marocains dans ce volume est d'à peine 7%. «Les compagnies étrangères accaparent plus de 90% du transport de marchandises au Maroc. Soit plus de 70 millions de tonnes générant un chiffre d'affaires de plus de 20 milliards de DH, totalement exonérés d'impôt», précise le Comité central des armateurs marocains. «Les armateurs marocains ne transportent plus une tonne des 5 millions de tonnes de céréales et des 9 millions de tonnes d'hydrocarbures importées chaque année», relève, quant à lui, Abdelfattah Bouzoubaa, expert maritime. Selon lui, le taux de couverture de la balance fret est passé à près de 6% contre 25% dans les années 1980.

SOURCE WEB Par Ahlam NAZIH L'Economiste