

**Multi-year Expert Meeting on Transport, Trade
Logistics and Trade Facilitation
11th Session**

Maritime Transport in Times of Polycrisis

23-24 October 2024, Geneva

**Le Transport Maritime en Période de Polycrise :
Étude de Cas du Transport Maritime de
Passagers au Maroc lors de la Crise COVID-19**

By

Houmaïdi Youssef

Morocco

This expert paper serves as background and reading material. It is reproduced by the UNCTAD secretariat in the form and language in which it has been received. The views expressed are those of the author and do not necessarily reflect the views of the UNCTAD.

LE TRANSPORT MARITIME EN PERIODE DE POLYCRISE : ÉTUDE DE CAS DU TRANSPORT MARITIME DE PASSAGERS AU MAROC LORS DE LA CRISE COVID-19

Par :

Mr. Houmaïdi Youssef

CNUCED

RÉUNION D'EXPERTS PLURIANNUELLE SUR LES TRANSPORTS, LA LOGISTIQUE COMMERCIALE ET
LA FACILITATION DU COMMERCE
-ONZIÈME SESSION-

Le transport maritime, pilier essentiel du commerce mondial et des échanges humains, a été gravement impacté par les multiples crises rencontrés ces dernières années, notamment la pandémie de Covid-19.

En particulier, le segment du transport maritime de passagers a été profondément affecté par cette pandémie. Toutefois, il a su préserver son rôle fondamental, notamment pour les Marocains résidant à l'étranger (MRE), dont le retour au pays en temps de crise revêt une importance stratégique pour le Royaume.

I. Importance des Marocains Résidant à l'Étranger (MRE) pour le Maroc

La diaspora marocaine, composée de plusieurs millions de personnes, est un pilier fondamental pour l'économie, la culture et la diplomatie du Royaume.

Sous l'impulsion de Sa Majesté le Roi Mohammed VI que Dieu l'Assite, une attention particulière est accordée à ces citoyens résidant à l'étranger, considérés à la fois comme des ambassadeurs du Maroc et des acteurs économiques clés.

En effet, les fonds transférés par les MRE contribuent au financement des investissements productifs et offrent un soutien à leurs familles.

D'autre part, les MRE agissent comme un relais dans la promotion des intérêts du Royaume, en soutenant la coopération internationale et la défense des valeurs culturelles marocaines.

La diaspora comprend également de nombreux étudiants à l'étranger, dont les compétences et connaissances représentent un atout pour le développement futur du pays.

Il est donc crucial de mettre en place des politiques facilitant leur retour au Maroc, afin de maximiser ce potentiel économique et diplomatique.

II. L'Opération « Marhaba »

Le secteur du transport maritime revêt une importance capitale dans le retour des Marocains Résidant à l'Étranger (MRE), notamment à travers l'opération « Marhaba ». Ce terme, qui évoque la notion de "bienvenue" en arabe, symbolise l'hospitalité marocaine envers ses ressortissants.

S'étendant sur une période estivale de trois mois, l'Opération « Marhaba » enregistre annuellement le transit de près de 3 millions de passagers, représentant environ 60% des 5 millions de passagers qui traversent annuellement la Méditerranée entre le Maroc et des pays européens : l'Espagne, la France et l'Italie.

Pour faire face à cette demande considérable, l'Opération Marhaba connaît chaque année la mobilisation d'une flotte importante dimensionnée pour répondre aux flux attendus, tout en garantissant une offre de transport suffisante pour fluidifier les échanges et permettre des tarifs de traversée accessibles. À titre d'exemple, l'Opération Marhaba 2024 a connu la mobilisation 29 navires, opérés par 7 compagnies maritimes dont 2 sont marocaines, capables de transporter jusqu'à 500 000 passagers et 130 000 véhicules par semaine.

Les 29 navires mobilisés dans le cadre de l'Opération Marhaba 2024, considérée comme une année normale, ont opéré sur 11 lignes maritimes reliant les ports

marocains de Tanger Med, Tanger Ville, Nador et Al Hoceima à divers ports en Europe, notamment Algesiras, Tarifa, Almeria, Motril et Barcelone en Espagne, Sète et Marseille en France, ainsi que Gênes et Civitavecchia en Italie. Cette opération a connu le passage de plus de 3 millions de passagers et 705 milles voitures par les ports marocains.

III. Impact de la pandémie COVID-19 sur le transit des MRE

a. Offre de transport

La pandémie de Covid-19 a eu un impact très significatif sur le secteur du transport maritime de passagers à l'échelle mondiale, y compris au Maroc.

En mars 2020, le Maroc a suspendu toutes ses liaisons maritimes avec l'Europe pour freiner la propagation du virus. Cette décision a entraîné une paralysie complète de l'activité des armateurs opérant sur le marché du transport de passagers, avec des conséquences économiques lourdes.

Le 15 juillet 2020, le Maroc a autorisé des opérations exceptionnelles de transit pour permettre aux ressortissants marocains, aux résidents étrangers et à leurs familles de rentrer au Royaume. Ainsi, une flotte de 6 navires a été mobilisée, avec une capacité hebdomadaire de 7500 passagers et 2500 voitures. Les lignes concernées reliaient les ports marocains de Tanger Med et Nador aux ports européens de Sète (France) et Gênes (Italie).

Durant cette opération exceptionnelle, seulement 45 000 passagers ont pu traverser, contre 3 millions en temps normal. Cette baisse dramatique du trafic souligne l'impact profond de la pandémie sur le transport maritime de passagers au Maroc en 2020

En 2021, face à la demande croissante des MRE et aux restrictions sanitaires, une flotte de 8 navires a été mobilisée pour assurer les liaisons entre le Maroc et les ports européens de Sète, Marseille et Gênes. Ces navires ont permis une capacité hebdomadaire de 18 000 passagers et 6000 voitures, tout en respectant les mesures strictes de sécurité sanitaire pour limiter la propagation du Covid-19.

De plus, et en réponse à la forte demande, à l'augmentation des tarifs de traversées et au monopole des opérateurs étrangers sur ces lignes autorisées lors de cette opération exceptionnelle, le Maroc a affrété deux navires à passagers et a confié leur exploitation à un armateur marocain. L'Opération Marhaba 2021 a enregistré un trafic de 232 000 passagers et 81 000 voitures.

b. Tarifs des traversées

Malgré les efforts pour renforcer la flotte, l'impact sur les tarifs a été limité, avec une hausse observée avant et après la mise en place de la flotte de renfort.

Pour permettre aux Marocains Résidant à l'Étranger (MRE) de rentrer au Maroc à des tarifs accessibles, et conformément aux Hautes Instructions Royales, un système d'indemnisation a été mis en place. Ce dispositif a permis le remboursement partiel des billets des traversées maritimes effectuées par les MRE entre le 15 juin et le 30 septembre 2021. Il sied de préciser que ce système de remboursement ne s'applique pas aux traversées à bord des deux navires affrétés par l'État.

Dans ce contexte, le Maroc a mis en place une plateforme électronique pour simplifier le processus de remboursement des billets pour les Marocains résidant à l'étranger.

IV. Stratégie du Maroc pour la constitution d'une flotte nationale

Tenant compte des défis rencontrés durant la crise du COVID-19, le Maroc mène actuellement une réflexion en vue de développer sa propre flotte nationale, qui a pour objectif, entre autres, de sécuriser les flux maritimes stratégiques, particulièrement en période de crise.

L'objectif pour le segment de transport maritime de passagers est de garantir le contrôle d'une partie des flux entre le Maroc et l'Europe, tout en réduisant la dépendance vis-à-vis des opérateurs étrangers.

Cependant, cette ambition se heurte à plusieurs obstacles. Tout d'abord, le déclin du pavillon national, passant de 69 navires en 1990 à seulement 14 navires en 2024 dont seulement 3 navires à passagers en activité opérés par deux sociétés marocaines, a entraîné une perte progressive de l'expertise nécessaire pour les opérations de transport maritime.

Ensuite, le cadre réglementaire et fiscal actuel ne favorise pas suffisamment l'attraction des investissements privés dans ce secteur. Aussi, les banques marocaines considèrent le secteur maritime comme un domaine à haut risque, limitant ainsi la capacité des entreprises à financer l'acquisition et l'exploitation de navires.

D'autre part, la présence des opérateurs marocains sur les lignes de longue distance est plus complexe que sur celles de courte distance, où la rentabilité est généralement assurée. Les opérateurs européens, ayant diversifié leurs activités, maintiennent des services sur ces lignes de passagers grâce à une meilleure rentabilité globale soutenue par les revenus du transport de conteneurs par les compagnies mères. En revanche, l'exploitation des lignes de longue distance nécessite des navires aux capacités spécifiques et une gestion plus complexe. Ainsi, un opérateur marocain doit adopter une approche innovante pour assurer sa viabilité et sa compétitivité sur ces lignes.

V. Conclusion

La crise Covid-19 a révélé la vulnérabilité du secteur du transport maritime de passagers face à des situations exceptionnelles, tout en soulignant l'importance stratégique de ce secteur pour un pays comme le Maroc, avec une forte diaspora.

La constitution d'une flotte nationale forte et compétitive apparaît comme une obligation pour garantir la souveraineté du Maroc sur ses flux maritimes stratégiques et répondre aux besoins de ses citoyens en toutes circonstances.