



RAPPORT DE RESTITUTION

e-Conférence labellisée par la CSMD organisée par



Sous le thème :

« Le transport Maritime au cœur des enjeux de compétitivité et d'attractivité de l'économie marocaine »

Le 10 juin à 17h

Rédaction coordonnée par Mr Omar BENAICHA (Président de l'ANISE)

Table des matières

I. Introduction	3
II. Déroulement de la conférence	3
III. Discussions	5
IV. Propositions	11
Annexe 1 : Affiche de la conférence :.....	14
ANNEXE 2 : Analyse du contexte du domaine maritime au Maroc.....	15

I. Introduction

Le 12 Décembre 2020, Sa Majesté le Roi Mohammed VI, que Dieu L'assiste, a mis en place la Commission Spéciale sur le Modèle de Développement (CSMD), après avoir désigné M. Chakib Benmoussa à la présidence de cette Commission, le 19 novembre 2019. Cette Commission, qui revêt un caractère consultatif, a la mission d'établir un état des lieux des réalisations de notre pays et ce en toute objectivité, franchise, audace et objectivité. Cela étant, cette démarche met au cœur de sa vision le citoyen et ses attentes. L'ANISE est fière d'organiser une e-conférence labellisée par la CSMD pour partager avec la commission notre contribution dans ce projet d'envergure nationale.

L'ambition de l'ANISE et de ses partenaires (ARMA, ACOPM, Fédération des pilotes maritimes et SNOMM) est d'apporter leur contribution grâce à la fédération des forces vives des membres de l'ANISE et de ses partenaires, experts dans leurs domaines afin de produire un rapport avec une vision claire, argumentée et bien réfléchi qui sera présenté en tant que contribution des lauréats de l'ISEM à la CSMD.

II. Déroulement de la conférence

En présence de Monsieur Mohamed FIKRAT, membre de la CSMD, la conférence labellisée a eu lieu le 10 juin à 17h sous forme de webinaire de 2 heures couvrant les thématiques suivantes :

- ❖ Rôle de la mer dans le développement économique et social
- ❖ Contexte du secteur maritime national
- ❖ Organisation administrative, instances et représentativité des gens de mer
- ❖ Fiscalité, législations et réglementations
- ❖ Capital humain et emploi
- ❖ Renouveau du transport maritime (pavillon, réparation navale, cabotage....)

Mr Fikrat a introduit le travail et les objectifs de la CSMD au début de la conférence et a présenté un résumé de sa compréhension des débats à la fin de la conférence.

Les autres panélistes sont intervenus en deux temps :

- 1er temps : état des lieux : 40 minutes
- 2eme temps : propositions et recommandation : 40 minutes
- Débat : 20 minutes

Ils ont couvert les questions suivantes :

- ❖ Rôle de la mer dans le développement économique et social :
 - Contribution historique du secteur
 - Rôle que la mer peut jouer dans le futur
- ❖ Contexte du secteur des transports maritimes :
 - Situation actuelle du secteur et retour d'expérience des opérateurs
 - Propositions pour accroître la valeur ajoutée locale du secteur et son incidence sur la compétitivité des territoires

- ❖ Organisation administrative, instances et représentativité des gens de mer
 - Organisation actuelle et limites
 - Propositions pour une nouvelle gouvernance du secteur
- ❖ Fiscalité, législations et réglementations
 - Etat actuel de la réglementation et de la fiscalité et impact sur le secteur
 - Propositions de réformes légales et fiscales
- ❖ Capital humain et emploi
 - Institutions, positionnement de la formation et situation de l'emploi
 - Opportunités de développement de l'offre de formation et d'amélioration de l'adéquation Formations/emplois
- ❖ Renouveau du transport maritime (pavillon, réparation navale, cabotage,.....)
 - Situation actuelle de l'armement national et retour d'expérience
 - Opportunités de développement de l'investissement et de l'exploitation dans le transport maritime et les secteurs connexes.

Ci-après la liste des participants à la conférence :

Prénom & Nom	Organisation d'appartenance	Occupation professionnelle	Nationalité	Contact
Omar BENAICHA	ANISE (Association des lauréats de l'ISEM)	DG Afrique & Moyen Orient – Certi-Trust	Marocaine	0661327912
Hamou JDIOUI	ANISE	DG Caplines	Marocaine	0608871711
Mohamed EL JAOUADI	ANISE & ARMA (Association des Armateurs du Maroc)	DG Maroc Feeding	Marocaine	0664015410
Bouchra BAADI	ANISE	DG Transports Marocains	Marocaine	0661755513
Youssef ZIOUI	ANISE & FPM (Fédération des Pilotes Maritimes)	Pilote Major	Marocaine	0661997031
Mohamed KAISSAR	ANISE & SNOMM (Syndicat des Officiers de la Marine Marchande)	Pilote Major Capitaine à la société Chérifienne du remorquage et de l'assistance	Marocaine	0674046071
Mohamed MAGHAZI	ANISE & ACOPM (Association des Officiers)	Comandant de Port – Tanger Ville et Directeur des opérations	Marocaine	0645690067

III. Discussions

Le rôle de mer dans le développement : problématique et enjeux

Le Maroc, comme tout pays dans le monde, a connu une succession d'approches de développement, il a eu donc différentes manières de voir, de penser et de réfléchir son développement. Les années 70 et 80 étaient la seule période d'expansion du développement maritime à la suite de l'intervention de l'Etat qui était le régulateur du secteur et qui avait une politique sage de favoriser les opérateurs nationaux, d'inciter aux investissements maritimes et de rendre l'acquisition des navires plus avantageux que l'affrètement. Cette politique a permis de créer une flotte nationale autonome, de se positionner à l'échelle internationale en limitant les interventions des opérateurs étrangers en matière de fret et en pratiquer un prix moins cher par rapport au marché international. A cette époque, je rappelle que la marine marchande était en fusion avec la pêche sous un seul ministère « Ministère de la pêche maritime et de la marine marchande ». À l'exception de cette période le Maroc a tourné le dos à la mer tout en subissant les conséquences sur les plans politique, économiques, sociales.

Pourtant, au niveau mondial, tout se joue autour de la mer : le pouvoir économique, politique, militaire, social et culturel appartient depuis toujours à ceux qui savent maîtriser la mer. Le Maroc était appelé État-nation parce qu'il a su contrôlé le détroit de Gibraltar, la méditerranée et l'atlantique. et jusqu'à le 18-ème siècle les USA payaient aux Maroc des droits de passage sur de leurs navires et leur marchandise.

Cette année, le Maroc en tant que État Côtier, dans un acte de souveraineté nationale, a procédé à la délimitation de ces frontières maritimes. Cette prise de décision permet au Maroc d'ajouter un million de Km² d'espace marin et de se positionner comme un Etat Souverain de ses espaces maritimes et terriens en trouvant ainsi une issue et une autre procédure de la défense de l'affaire du Sahara.

Sur le plan économique, La mer au Maroc représente un secteur de développement compétitif non négligeable du fait de sa position géographique à la croisée des civilisations et des chemins maritimes, de l'abondance de ses ressources naturelles, de son patrimoine naturel, de ses ressources halieutiques et de ses aires marines protégées. Le littoral marocain s'étend sur 3 500 km sur ses façades. Le transport maritime assure plus de 90% des échanges commerciaux avec l'étranger et pourrait contribuer à la création d'emploi et au redressement du déficit de la balance commerciale si nous avions eu une flotte nationale, la problématique du développement du secteur maritime au Maroc réside dans l'ignorance de la mer, de son rôle et de ses atouts dans le développement. Il n'y a pas une culture maritime dans notre société basée sur l'éducation et la socialisation qui oriente vers la mer. Ce manque aboutit à une marginalisation du domaine maritime et à une mauvaise gouvernance du secteur. D'ailleurs il y a une confusion entre le portuaire et le maritime, et force de constater l'absurdité d'investir dans la construction des ports sans avoir une politique d'investissement dans une flotte maritime.

Dans la crise actuelle du COVID -19, le pays ne dispose pas de navires pouvant assurer la sécurité des approvisionnements essentiels du pays. Aussi n'est-il pas absurde pour un pays premier exportateur de phosphate de ne pas posséder des navires pour transporter ses exportations ? Le défi du nouveau modèle du développement serait de mettre l'accent sur la mer comme un levier

du développement durable cad qui répond aux besoins du présent sans compromettre ceux des futures générations. Il est temps pour le Maroc d'avoir une vision maritime qui s'aligne au moins avec l'agenda africain 2063 appelée « l'Afrique que nous voulons » et qui qualifie l'économie bleue basée sur le secteur maritime comme « une nouvelle frontière de la renaissance africaine »

Problématique des affrètements des navires.

Le Maroc traverse une crise dans le secteur maritime avec presque la disparition totale de sa flotte sur une période très courte de plusieurs armateurs nationaux tels que Marphocean, Comanav, IMTC, Comarit..... toutefois une alternative à une flotte en propre existe, il s'agit de l'affrètement, il offre énormément de possibilités pour notre pays pour constituer une flotte marchande en attendant de reconstituer un écosystème d'armateurs capables de réhabiliter le leadership maritime national.

Le manque de stratégie globale de la part de nos dirigeants lors de la libéralisation du secteur maritime n'a permis à nos armateurs ni à nos chargeurs de se préparer à la nouvelle situation. Nos armateurs ont été livrés à eux-mêmes dans les eaux troubles de l'open sea. Il est extrêmement dangereux que le Maroc ne dispose plus de flotte nationale surtout en matière de transport de passagers et de matières premières locales. Par ailleurs, toute cette expertise et expérience acquise depuis des décennies dans le secteur de la gestion et l'exploitation des navires passagers, chimiquiers, rousiers depuis des décennies est en train de partir en fumée. Tout le monde sait parfaitement que le travail sur un navire crée plus des dizaines d'emplois directs ou indirects à terre.

Les armateurs marocains sont défavorisés comparativement à d'autres pays comme les pays scandinaves, la France, l'Allemagne et bien autres. Il n'y a pas dans notre pays un environnement réglementaire et juridique propice ni d'incitations fiscales pour ce secteur. Le pavillon marocain est très contraignant pour les armateurs ou pour inciter de nouveaux investisseurs dans ce domaine très capitalistique. Le projet de pavillon international est resté lettre morte. Quant à l'achat de navires, et la constitution d'une flotte marchande, le Maroc n'a pas les moyens et aucun « capitaliste ne pense y investir ». Aujourd'hui, le problème est que les bâtiments sont de la 5^e génération. Les armateurs à qui le Maroc a ouvert la mer sont nantis de cette catégorie de navire : lesquels dominent aujourd'hui le transport planétaire. Mais le Maroc est loin de tout cela. Il doit quand même penser reconstituer une flotte marchande, car un pays est classé parmi les pays développés par rapport à sa flotte marchande. Voir l'exemple de la Turquie !

Les importateurs et exportateurs marocains n'ont pas non plus cherché à développer leurs propres « règles » de l'affrètement au voyage, en donnant à leurs fournisseurs ou leurs importateurs étrangers le plein pouvoir de conclure pour eux les contrats (de vente, de transport et d'assurance). A titre de rappel, Il existe trois types d'affrètements qui intéressent particulièrement notre problématique : il s'agit de l'affrètement au voyage, l'affrètement en coque nue et l'affrètement à temps— celui des navires desservant une ligne régulière, qui sont en état d'offre permanent, pour transporter, entre les ports desservis, toutes les marchandises qui leur sont offertes. Dans le premier, le fréteur conserve les deux gestions : nautique (nécessaire à la navigation du navire) et commerciale (concernant l'utilisation du navire et toutes les décisions de son exploitation).

Il va sans dire que l'affrètement est important économiquement pour notre balance des paiements et la négociation des clauses appartient à celui qui donne un travail au navire du fréteur (l'armateur). C'est le Maroc généralement qui a ce rôle, car c'est lui qui fait travailler les armateurs étrangers, puisqu'il n'a pas de navire. Il fait, en outre, bénéficier le fournisseur ou importateur étranger auquel il donne le pouvoir de gérer pour lui un contrat de vente maritime. Ainsi, toutes ces transactions internationales (unilatérales), sont favorables pour l'industrie maritime étrangère : leurs armateurs, leurs assureurs, le coût de la cargaison, le tout payé en devises fortes par le Maroc.

En matière d'affrètement au voyage, lorsqu'on détaille les différentes obligations des parties : fréteur (celui qui loue le navire) et affréteur (celui qui prend en location), on se rend compte que c'est toujours sur la tête de l'affréteur marocain que reposent les risques et la responsabilité, et ce, quel que soit l'incoterm choisi : FOB ou CAF ou C&F. Or ce dernier n'a jamais pensé négocier lui-même les contrats qu'il subit pourtant. Evidemment, il n'est pas Partie aux contrats dont il a chargé d'autres de conclure pour lui, mais il en garantit le paiement des frais et des responsabilités qui en découlent.

Le plus grave est qu'il accepte de supporter les clauses de la charte partie qui prévoient, notamment, l'arbitrage à l'étranger pour tout litige, notamment à Londres. Mieux ! Même le tiers au contrat (marocain aussi) est broyé par ces pratiques, alors que les clauses qu'il ignore ne lui sont pas juridiquement opposables.

En conclusion, non seulement le Maroc ne bénéficie pas des intérêts que peut lui procurer son commerce international, mais en plus, ses acteurs économiques ne cherchent pas à améliorer leur situation, peut être par paresse ou habitude de laisser d'autres agir pour eux.

En matière d'affrètement coque nue, le fréteur ici (armateur étranger) perd tout contrôle sur son bâtiment car il met à la disposition de l'affréteur (marocain) un navire sans armement, ni équipement ou un équipement réduit. Les deux gestions, nautique et commerciale, passent aux mains de ce dernier, qui doit l'armer et l'équiper, c'est-à-dire le faire naviguer par des équipages marocains (formés par le Maroc mais travaillant aujourd'hui pour le compte d'autres pays).

Dans ce type d'affrètement, que le Maroc n'a jamais conclu, l'affréteur devient le véritable armateur. Mais ne peut l'être n'importe qui !!! Un héritier peut bénéficier d'un navire du son *decurus*, mais ne peut pas l'exploiter, ni un financier (banque ou assureur). La banque peut ajouter à son département immobilier les navires, qui sont traités comme des immeubles et l'assureur peut se présenter comme adjudicataire dans une vente aux enchères. Le but est d'avoir la propriété du navire et de le fréter en coque nue.

Cela dit, un financier peut affréter un navire étranger en coque nue, lequel peut arborer le pavillon marocain. Dans ce cas, il peut les sous-fréter en time charter en donnant à l'affréteur (marocain) le pouvoir de l'équiper et de le gérer. Il peut aussi le donner en gestion technique et commerciale à un cabinet compétent qui viendra installer son siège au Maroc.

Dans l'affrètement coque nue, le navire peut même changer de nationalité. En effet, il passe sous le contrôle intégral de l'exploitant (l'affréteur marocain), car cet affrètement est d'une longue durée (8 à 12 ans), et il finit généralement par être acheté par l'affréteur. C'est par l'affrètement en coque

nue que le Maroc finira petit à petit à reconstituer sa flotte marchande, par les bénéficiaires qu'il va lui procurer : il y a un marché marocain de millions de tonnes de marchandises à transporter annuellement (2011). Le fret (prix du transport) en dehors du fret (prix de location annuel) sera payé en dirhams, argent qui pourra être réinjecté dans notre économie maritime (faire revivre plusieurs métiers maritimes) **et faire** redémarrer le transport maritime marocain.

En matière d'affrètement à temps des navires feeder, se pose la problématique du quasi-monopole des transporteurs étrangers sur les lignes régulières, en étant en état d'offre permanente, pour transporter, entre les ports desservis, toutes les marchandises qui leur sont offertes qu'elles soient d'origine internationale ou nationale.

Cette situation quasi-monopolistique des transporteurs étrangers, surtout pour ceux assurant le transport entre le port de Casablanca et Tanger Med, est due au vide laissé par l'effondrement de l'armement national ainsi que par le cadre juridique relatif au transport maritime des marchandises dans sa partie relative aux affrètements. Ils jouissent d'une autorisation administrative délivrée uniquement à quelques entreprises étrangères et dont sont exclus les armateurs nationaux à cause d'un texte réglementaire qui doit être abrogé car il est hors contexte. Cette autorisation aberrante qui crée une discrimination de droit et non justifiée à l'égard des armateurs nationaux, a constitué depuis plusieurs années et constitue un obstacle majeur au développement de la pratique des affrètements des navires feeder par les nationaux.

De tout ce qui précède, il devient clair que l'urgence, aujourd'hui, est à la libéralisation, réelle et sans préalable, des activités d'affrètement des navires au profit des personnes compétentes de nationalité Marocaines ou morales de droit Marocain.

Formation et compétences maritimes

L'ISEM (héritier de l'école nationale des officiers de la marine marchande) étant le seul institut national qui forme les officiers de la marine marchande. Cette institution a formé des milliers d'officiers pont, machine et radio, au service du secteur maritime marocain, soit dans la navigation maritime, soit dans le portuaire, ou métiers annexes.

La formation théorique à l'ISEM est complétée par une formation pratique à bord des navires de commerce, qui pourra être complétée par une expérience à bord des autres unités flottantes, tel que remorqueurs, dragues, unités combattantes, engins de servitudes et autres. Avec le déclin du pavillon national et la disparition des compagnies de navigation maritime, les lauréats de l'ISEM sont confrontés aux difficultés de compléter leur formation, et garantir un emploi dans les métiers portuaires et maritimes et notamment en mer.

Ces dernières années on a constaté que la majorité des officiers de la MM souffrent un manque d'expérience à bord des navires de commerce, parce qu'ils ont évolué à bord des engins de servitudes, à savoir les dragues, remorqueurs, et supply vessel. L'administration maritime s'est

trouvée obligé d'alléger les conditions d'obtention de brevet d'officier. (Passage de 24 mois à 12 mois pour le LLC et de 60 mois à 48 pour le CLC). C'est la solution la moins efficace à long terme, dont une des conséquences serait un capital humain moins expérimenté pour répondre aux besoins ambitieux de la stratégie du secteur portuaire et maritime du Royaume.

S'agissant d'un métier global et international, les compétences marocaines pourraient tout naturellement travailler dans n'importe quel pays et sur n'importe quel pavillon. Un pays comme les Philippines emploie environ 2 millions de marins dans différents pays qui rapportent au pays plusieurs milliards de dollars de transfert par an. Le handicap pour nos lauréats réside dans la validité internationale des diplômes et des certificats, la maîtrise de la langue anglaise. Or la mise à niveau de la formation à l'ISEM peut très facilement apporter des solutions durables à cet handicap et permettre de créer des milliers d'emploi à l'étranger pour nos jeunes. L'ISEM ne se positionne pas non plus sur des segments comme l'offshore ^pétrolier où le besoin en profils spécialisé est très important et notamment en Afrique où plusieurs découvertes de champs pétroliers et gaziers sont annoncées chaque année. Une refonte globale de l'offre de formation de l'ISEM et son élargissement tarde à venir.

Le manque de compétences navigantes a en outre une incidence sur des métiers critiques pour la compétitivité portuaire et logistique comme le pilotage maritime et les prestations de support logistique et de servitude ainsi que la réparation navale. Il est extrêmement difficile de recruter des pilotes pour les nouvelles autorités portuaires à Tanger et dans d'autres ports comme Nador MedWest. Les pilotes ont toujours été des officiers navigants chevronnés. Ce métier souffre de l'absence d'un cadre légal et réglementaire et d'un cadre organisationnel dans les ports du royaume. L'organisation actuelle est une compilation de pratiques mises en œuvre depuis l'indépendance. Deux modèles coexistent aujourd'hui, un modèle public où les pilotes sont recrutés comme des salariés dans des autorités ou des entreprises d'exploitation portuaires, et un modèle privé où des pilotes se sont regroupés en association prestataire de services notamment à Casablanca et à Jorf Lasfar.

S'agissant de l'affrètement maritime, signalons la grande expérience de nos officiers marocains leur permet de connaître les facteurs clés de la réussite d'un projet d'affrètement maritime.

«Les points importants dans les opérations d'un affrètement maritime sont avant tout la bonne connaissance des opérations de chargement /Déchargement de la marchandise à transporter qui soulève de l'expérience professionnelle d'un commandant de bord. Un schéma ou un dessin technique est ainsi indispensable afin de connaître les dimensions, les poids et le centre de gravité des chargements. Il faut prendre en compte tous les détails indispensables au bon fonctionnement du transport. C'est aussi la coordination entre les différents intervenants du projet d'affrètement qui fera toute la différence ».

Les actions réalisées à l'affrètement des navires qui soulèvent des compétences et l'expérience de nos officiers en maritime sont les suivantes :

- Supervision et surveillance personnalisées de la chaîne de transport
- Coordination des différents intervenants

- Assistance administrative et documentaire
- Gestion en temps réel des aléas
- Maîtrise des coûts et des délais
- Reporting clients des actions réalisées

Construction et de la réparation navale.

Des chantiers qui faisaient la fierté nationale (Chantiers et Ateliers du Maroc) n'ont pas pu maintenir leurs commandes à cause du déclin de la flotte nationale, ils n'ont pas par ailleurs été accompagné pour accueillir des navires étrangers et fournir des prestations de réparation navale. Encore une fois le Maroc n'a pas profité de sa position géographique pour créer une vraie plateforme de réparation voire de construction navale profitant d'une main d'œuvre qualifiée et compétitive

IV. Propositions

En matière de stratégie :

1. Réhabiliter la mer et les marins à travers la création d'un ministère ou d'un commissariat ou toute autre haute institution qui coordonne les différentes activités du secteur maritime et qui rassemble tous ses acteurs et coordonnent entre eux à savoir :
 - Le transport maritime et ses composantes (l'administration, l'armement, officiers et marins,)
 - La pêche
 - Les instituts de formation
 - La construction Navale
 - La plaisance
2. Promouvoir des clusters maritimes et portuaire intégrés comprenant les utilisateurs des services (chargeurs, sociétés logistiques, opérateurs de terminaux,..)
3. Les marins doivent être mis à contribution en leur offrant l'opportunité d'être aux postes de prise de décision relatifs au domaine maritime.
4. Développer l'entrepreneuriat maritime en facilitant, pour les jeunes, les procédures administratives et financières afin d'entreprendre dans les métiers maritimes et les métiers annexes comme les stations de pilotage et les sociétés de remorquage, la réparation navale, les services logistiques d'appui.

En matière d'affrètement

Concernant l'affrètement au voyage

5. Encourager nos chargeurs et les aider, moyennant un cadre légal rénové, à se présenter comme affréteurs de navires afin dominer le marché de l'affrètement au voyage sur le plan international (en achetant FOB et en vendant C.I.F., ce qui permettra, du même coup, de favoriser notre balance des paiements). Nos opérateurs paieront le juste prix du marché et mettront en œuvre des optimisations entre le cout du fret et le cout de la marchandise ainsi que le coût des surestaries, optimisation qui bénéficient actuellement à nos fournisseurs ou clients étrangers.
6. Former des compétences marocaines à négocier les termes du contrat d'affrètement directement ou à travers les courtiers avec l'armateur pour assurer une meilleure protection et maîtrise de toutes les conditions du contrat de façon souveraine.

Concernant l'affrètement en coque nue

7. Développer le crédit en matière de leasing et la copropriété de navires avec l'aide des banquiers qui prendront la propriété et fréteront les navires en coque nue. L'affrètement en coque nue sert le plus souvent à financer la construction ou l'achat d'un navire. Le prêteur, propriétaire, le frète à l'acheteur tant qu'il n'est pas complètement payé. L'armateur, client réel, l'exploite en tant qu'affréteur et verse les frets qu'il encaisse au

chantier ou à son banquier. Ce montage garantit le créancier contre le risque d'insolvabilité de l'armateur.

Concernant l'affrètement à temps des navires feeder:

8. Abroger la réglementation qui n'est plus objective et qui crée une situation quasi-monopolistique pour les transporteurs étrangers pour le trafic des navires Feeder sur le marché Marocain. Ceci permettra le développement des activités d'affrètement des navires au profit des personnes compétentes de nationalité Marocaines ou morales de droit Marocain.

En matière de formation et d'emploi :

9. Basculer au système anglophone dans la formation afin de se conformer aux standards internationaux requis dans le maritime et le portuaire.
10. Adopter le système d'enregistrement des officiers à l'OMI, (exemples en Afrique : Egypte, AS, ...), ou chaque lauréat à une identité pour le suivi de la mise à jour de ses formations continues. Ce qui permet une traçabilité et une transparence de la qualité des lauréats et la conformité de leurs certificats avec les requis et les normes internationales en la matière.
11. Rendre l'ISEM, un institut autonome à conseil de surveillance, pour la mise en œuvre rapide d'un changement nécessaire pour répondre aux axes stratégiques du développement portuaire et maritime du Royaume (Maitrise budget et investissement).
12. Réactiver le PPP pour la formation des officiers marins dont l'ISEM a été un précurseur dès les années 80's et établir des conventions ISEM/Crewing Compagnies Internationales
13. Etudier la formation payante (directe ou tierce) à un certain pourcentage pour les nationaux et pour les étrangers.
14. Développer les formations sectorielles Adhoc : offshore pétrolier, logistique multimodale, affrètement de navires, droit, assurance et arbitrage maritimes
15. Profiter des opportunités d'emploi des officiers marins à l'international. Ce créneau à fort potentiel où l'offre d'emploi est toujours supérieure à la demande selon les statistiques régulières du secteur. Bénéfices : fort emploi pour les jeunes – rentrées des devises – Capital humain potentiel pour assurer les métiers nécessaires à la stratégie de développement portuaire 2030.
16. Se positionner pour concurrencer le capital humain navigant de l'Europe de l'est (Roumanie, Croatie, Ukraine) qui a gagné la confiance du marché international.

17. Améliorer le développement personnel et compétences transverses (économies maritimes, management, ...)
18. Création d'un bateau croisière à bord duquel toutes les composantes marocaines surtout les jeunes participent à donner une image de marque sur le pays et sur son développement participatif. Il s'agit d'une croisière qui a pour mission d'une université mobile dont le rôle est de former les jeunes marocains à la citoyenneté, à la défense des intérêts politiques, économiques, sociales et culturelles.

En matière de Pilotage Maritime :

19. Mettre en place un cadre juridique pour l'exercice des activités de pilotage dans les ports du royaume.
20. Standardiser l'organisation du pilotage dans les ports du royaume
21. Désignation des experts pilotage pour accompagner la stratégie du développement portuaire, (modèle d'organisation pilotage, recrutement des pilotes, formation des pilotes théorique et pratique : simulateur et plan d'eau)
22. Rendre le métier du pilotage maritime attractif. Le modèle privé reste le plus adéquat pour répondre à cette problématique (Modèle de Casablanca qui est flexible pour répondre aux appels d'offre pilotage dans les nouveaux ports)

En matière de réparation navale :

23. Mettre en place un cadre juridique pour l'exercice des activités de réparation destinés à des armateurs étrangers (offshore,...).
24. Créer dans le cadre d'une zone franche une zone dédiée aux services de réparation et de petite construction navale.
25. Développer sous forme d'un PPP un chantier naval de référence adossé à un des grands ports nationaux.

ANNEXE 1 : AFFICHE DE LA CONFERENCE :



Le Mercredi 10 juin à 17h00

L'ANISE et les Associations Partenaires, organisent une e-conférence labellisée par la CSMD sous le thème:
«Le transport Maritime au cœur des enjeux de compétitivité et d'attractivité de l'économie marocaine»

Invité	Modérateur	Alumni Panélistes					
 Mohammed FIRAT Membre de la CSMD Président Directeur Général de COSUMAR	 Omar BENAICHA Président de l'ANISE CEO Certi-Trust AME Promotion CN 1992 et CS 2006	 Bouchra BAADI Membre de l'ANISE DG IDYAS SHIPPING Promotion CN 1990 et CS 1995	 Hamou JDIOUI VP de l'ANISE DG CAPLINES Promotion CN 1989 et CS 1964	 Mohamed MAGHAZI Président de l'ACOPM Commandant de Port Promotion CN 1997 et CS 2003	 Mohamed EL JAOUADI Président de ARMA DG de Maroc FEEDERING Promotion CN 1991 et CS 1996	 Youssef ZIOUI Président de FMPM Pilote Major Promotion CN 1992 et CS2 04T	 Mohamed KAJSAR SG du SMOMM Capitaine au Long Cours Promotion CN 2006 et CS 2012
							

ANNEXE 2 : ANALYSE DU CONTEXTE DU DOMAINE MARITIME AU MAROC

Contexte	Réf	Facteur positif/Opportunité)	Réf	Facteur négatif/Risques
Transport Maritime	FP1	98 % des échanges commerciaux du Maroc par voie maritime	FN1	<ul style="list-style-type: none"> • Manque d'une vision et d'objectifs pertinents pour le développement du secteur du transport maritime au Maroc ; • Arsenal réglementaire vétuste et non adapté aux contraintes et au contexte du transport maritime (dahir du commerce maritime date de 1919) ; • Déficit de la balance de paiement du transport maritime de 16 milliards de Dhs en 2018, soit 10.7 milliards de Dhs de recettes, 26.6 milliards de Dhs de dépenses et un global de 37.3 milliards de Dhs ; • Manque de politique d'encouragement pour le développement du pavillon marocain ;
	FP2	Un trafic global réalisé au niveau des ports Marocains de 153,1 millions de tonnes en 2019	FN2	<ul style="list-style-type: none"> • Flotte nationale composée de 14 navires en 2020 contre 60 navires durant les années 1980
	FP3	Un Grand trafic stable de vrac solide des phosphates et produits liés niveau des ports Marocains (données 2019) : <ul style="list-style-type: none"> • Acide phosphorique : 3.9 Millions de tonnes en export ; • Acide sulfurique : 1.6 millions de tonnes en export ; • Ammoniac : 1.6 millions de Tonnes en import ; 	FN3	<ul style="list-style-type: none"> • Aucun navire chimiquier battant pavillon Marocain ; • Potentiel de 15 à 20 navires chimiquiers de 6 000 à 40 000 m3) de capacité de chargement ; • Aucune stratégie commerciale des exportateurs pour promouvoir le choix du pavillon Marocain pour le transport Maritime ;
	FP4	Un Grand trafic stable de vrac des phosphates et produits liés au niveau des ports Marocains (données de 2019) : <ul style="list-style-type: none"> • Phosphate 9.6 millions de tonnes ; 	FN4	<ul style="list-style-type: none"> • Aucun navire vraquier battant pavillon Marocain ; • Potentiel de 30 à 40 navires vraciers de 6 000 à 40 000 de tonnes de capacité de chargement ;

		<ul style="list-style-type: none"> • Engrais : 9.6 millions de tonnes ; • Soufre : 6.6 millions de Tonnes en import 		<ul style="list-style-type: none"> • Aucune stratégie commerciale des exportateurs et importateurs pour promouvoir le choix du pavillon Marocain pour le transport Maritime ;
	FP5	<p>Un grand trafic stable de produits énergétiques d'une sensibilité stratégique pour le Maroc :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hydrocarbures : 12.7 millions de Tonnes en import ; • Charbon : 10.1 millions Tonnes en import ; • Coke : 1.3 millions de Tonnes. 	FN5	<ul style="list-style-type: none"> • Aucun navire pbattant pavillon Marocain ; • Potentiel supplémentaire de 10 à 12 navires vraquiers de 6 000 à 40 000 de tonnes de capacité de chargement ; • Aucune stratégie commerciale des exportateurs pour promouvoir le choix du pavillon Marocain pour le transport Maritime ;
	FP6	<p>Un grand trafic de céréales au niveau des ports Marocains (données de 2019) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 7 millions de tonnes de blé, orge, maïs, en import ; 	FN6	<ul style="list-style-type: none"> • Aucun navire céréalier battant pavillon Marocain ; • Potentiel supplémentaire de 6 à 8 navires céréalier de 6 000 à 35 000 de tonnes de capacité de chargement ; • Aucune stratégie commerciale des importateurs pour promouvoir le choix du pavillon Marocain pour le transport Maritime ;
	FP7	<p>Un trafic stable de passagers au niveau des ports Marocains (données de 2019) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 5.1 millions de passagers en entrée et sortie du territoire. 	FN7	
	FP8	<p>Un trafic en pleine évolution des camions TIR au niveau des ports Marocains :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 373 937 camions (données de 2019) en import et export. 	FN8	
	FP9	<p>Un trafic en pleine évolution de conteneurs traité au niveau des ports Marocains :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4.43 millions de conteneurs EVP en transbordement ; 	FN9	<ul style="list-style-type: none"> • Un nombre restreint de porte-conteneurs dédié au cabotage ;

		1.65 millions de conteneurs EVP en import-export (domestique).		
	FP10	<p>Le port de Tanger Med dispose de performances de classement mondial :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4.43 millions de conteneurs EVP en transbordement ; • 40% du trafic conteneurs traités ont pour origine et destination l'Afrique ; • Connexions maritimes à 170 ports mondiaux dont 35 ports africains ; • Capacité globale du port de 9 de conteneurs EVP. 	FN10	<ul style="list-style-type: none"> • Aucune liaison maritime de porte-conteneurs sous pavillons Marocain avec les pays de l'Afrique alors le transbordement des conteneurs de cette région se fait à Tanger Med ; • Aucune coordination avec les grands armateurs exploitant les terminaux de transbordement pour l'engagement de navires porte-conteneurs de pavillon Marocain.
	FP11	<p>Possibilité de création de centaines de milliers d'opportunités d'emploi aux jeunes Marocains à l'échelle national et international :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Développement des connaissances et compétences des marins à l'international et renforcement des capacités nationales ; • Accompagnement du développement du pavillon national et mise à disposition des profils avec des expériences confirmées à l'international ; • Entrée en devise des marins engagés à l'international. 	FN11	<ul style="list-style-type: none"> • Rareté de profils d'officiers de la Marine Marchande pour l'exploitation et la gestion des activités portuaires (officiers de port, pilotes, Capitaines de remorqueurs, responsables et managers des terminaux, responsables et managers des sociétés d'armement ...) et imminence du recours aux profils étranger ; • Rareté des opportunités d'embarquement des élèves officiers de la Marine marchande pour la continuité de la formation ; • Une seule école de formation des officiers de la Marine marchande avec une capacité très limitée.
Industrie maritime	FP12	Nombre important de navires de pêche toutes catégories, de navire de servitude, et d'assistance portuaire arborant pavillon national ;	FN12	<ul style="list-style-type: none"> • Insuffisance de chantiers navals pour la construction des navires de transport maritime et des navires de servitude et d'assistance portuaire ;

				<ul style="list-style-type: none"> • Insuffisance de chantiers navals de la réparation, adaptés à la taille des navires de commerces et pouvant répondre aux besoins des opérateurs économique ; • Recours des navires battant pavillon marocain aux chantier naval de réparation à l'étranger et par conséquent un impact direct sur la balance de paiement du pays
FP13	Politiques d'encouragement des investisseurs étrangers pour s'installer au Maroc avec des avantages fiscaux et accès au foncier ;	FN13	Manque de représentation soldes des grands constructeurs des équipements	
FP14	Possibilité de création de zones franches dédiées à la construction et à la réparation navale ;	FN14		
FP15	Disposition réglementaire attractive pour l'installation des investisseurs en zones franches ;	FN15		
FP16	Etablissement d'une étude stratégique du développement du secteur portuaire au Maroc ;	FN16		
FP17	Possibilité de création d'opportunité d'emploi aux jeunes marocains avec des niveaux de technicité diversifiés à grande valeur ajoutée	FN17	Problème de la qualification des techniciens spécialisées (soudeurs, mécaniciens, électroniciens, ...)	