

...

## Stratégie portuaire

# «Notre gouvernement s'attaque aux dossiers brûlants»

INTERVIEW

**Aziz Rabbah**  
Ministre de l'Équipement, du transport et de la logistique



**Les Inspirations ÉCO : La réforme du transport s'est vraisemblablement avérée plus compliquée que prévu. Pourquoi la stratégie sur le transport interurbain bloque-t-elle toujours ?**

**Aziz Rabbah :** Le domaine de transport est l'un des domaines les plus complexes et difficiles à gérer. Ce que nous avons voulu faire au départ, c'est s'attaquer au lot dans sa globalité. Il s'est avéré que ce n'est pas évident et nous avons donc choisi de segmenter notre approche. Nous avons avancé sur l'ensemble des volets, que ce soit le transport touristique, les marchandises, le rural ou encore le transport de personnel et le transport scolaire. Reste donc la réforme du transport interurbain des voyageurs, qui est encore plus complexe. Notre diagnostic du secteur démontre que 30% des lignes présentent des litiges très complexes devant les tribunaux et que 70% des agréments sont sous-loués. Résultat : nous nous retrouvons devant un système qui est très complexe à gérer.

**Comment comptez-vous donc gérer cette équation ?**

Nous voulons aller vers plus de professionnalisme en encourageant l'exploitation de ces autocars par des personnes morales et en allant vers une contractualisation de la relation entre l'agréé et l'exploitant. Il s'agit aussi d'aller vers la mise à niveau des entreprises, y

compris en vue d'un renouvellement du parc d'autocars en optant pour une nouvelle génération de véhicules, qui respectent l'environnement et la qualité. Nous voulons privilégier la préférence nationale en optant pour des autocars fabriqués au Maroc (ndlr : Durant sa récente visite royale en Chine, le Maroc a signé un contrat d'investissement pour encourager la fabrication d'autocars au Maroc). Nous allons aussi accompagner les petites entreprises surtout celles qui exploitent de courts trajets en vue d'instaurer un système de navettes connectant les villes limitrophes. Précisions ici que les futures naissances seront basées sur des appels d'offres.

**Votre gouvernement a décidé de s'attaquer à la problématique des surestaries. Ne pensez-vous pas qu'il s'agira d'un chantier compliqué à gérer ?**

C'est un gouvernement qui s'attaque aux dossiers brûlants et je ne vous cache pas qu'il y a des gens qui profitent des surestaries et qui ne voudraient pas voir cette réforme aboutir. Nous voulons casser ce statu quo. C'est d'ailleurs dans le cadre de cette même démarche que nous avons décidé de labelliser les agents maritimes en introduisant des systèmes de qualité que nous allons imposer à tous

les agents qui travaillent dans les ports. C'est tout à fait normal qu'un pays, qui est en train d'investir des dizaines de milliards de DH en infrastructures, exige de ses acteurs, qu'ils soient publics ou privés, de travailler dans des conditions de droits et de devoirs clarifiés.

**Quel est le mode opératoire que vous privilégiez pour contrecarrer ce statu quo ?**

Notre stratégie portuaire s'inscrit clairement dans cette démarche. Le fait même de multiplier par trois la capacité portuaire permettra d'avoir un service portuaire fluide et de meilleure qualité. Nous aurons donc des capacités portuaires plus robustes intégrant plus de profondeur, des services améliorés, un meilleur choix des concessionnaires, ce qui contribuera à l'amélioration de l'activité portuaire dans son ensemble. Nous devons mettre en place des cadres d'accompagnement pour ne pas dire de contrôle. Nous avons donc préparé une loi sur la police portuaire qui nous permettra de garantir un meilleur service, de veiller sur la fluidité dans les ports, de s'assurer du respect des normes et des procédures. Nous ne pouvons plus accepter que l'on ait des conteneurs abandonnés indéfiniment dans nos ports. Il y aura bien évidemment une durée de

grâce acceptable, mais au-delà, cela posera un problème d'occupation du domaine public et nous serons intransigeants sur les dérapages en la matière.

**Vous avez également lancé des mesures d'urgence pour endiguer le phénomène. Quel sera l'apport et le coût de ces mesures ?**

En effet, sur le court terme, nous avons identifié quelques axes d'amélioration. Il y a d'abord un premier axe qui n'est pas visible, mais qui est très important, à savoir la coordination entre les différents intervenants. La multiplication des intervenants crée aujourd'hui des différends qui peuvent retarder le service. Sur ce plan, tout le monde s'est mis d'accord sur la nécessité de coordonner les actions et nous avons décidé de créer ce que l'on appelle des commissions portuaires. Nous avons également décidé d'améliorer l'infrastructure en investissant dans le prolongement des digues et des quais, le doublement du pipeline à Mohammédia et le renforcement des silos pour les céréales tout en renforçant l'évacuation de cette denrée via le ferroviaire. Nous avons également décidé d'améliorer nos machines, en utilisant des outils qui manient plus de volumes. Ces améliorations nous coûteront dans les alentours de 300 MDH mais ça va nous permettre de réduire le coût des surestaries de manière considérable.

**Justement, à combien estimez-vous le coût des surestaries pour l'économie nationale aujourd'hui ?**

Ce coût est aujourd'hui estimé à 300 MDH annuellement, mais cette question mérite plus d'approfondissement car il ne s'agit là que du coût visible calculé par l'Office des changes basé sur ce que l'on paye directement lorsqu'on est en retard. Il existe plusieurs coûts invisibles qui tiennent notamment du retard dans les ports et de ses incidences pour l'activité économique et pour toute la chaîne. Il s'agit également de l'occupation de l'espace qui suppose une moindre manabilité et par conséquent un service moins performant. Nous travaillons aujourd'hui sur l'évaluation de ces coûts invisibles.

PROPOS RECUEILLIS PAR A.N

●●●

«Le coût des surestaries est aujourd'hui estimé à 300 MDH annuellement, mais cette question mérite plus d'approfondissement car il ne s'agit là que du coût visible calculé par l'Office des changes basé sur ce que l'on paye directement lorsqu'on est en retard».