

Le transport maritime des marchandises sous le prisme de la régulation des autorités de la concurrence : expérience marocaine et européenne

Maritime freight transport through the lens of regulation of competition authorities : the experience of the Kingdom of Morocco and the European Union

Injar Sara

Doctorante à la Faculté des Sciences Juridiques, Economiques et Sociales de Fès

Résumé :

Le transport maritime de marchandises constitue l'épine dorsale du commerce international, assurant l'acheminement de plus de 80 % des échanges mondiaux. Cependant, ce secteur fonctionne dans un équilibre délicat entre la libre concurrence et les intérêts des États, qui cherchent à protéger leurs compagnies maritimes nationales.

Le présent article se propose d'analyser les interventions des autorités de concurrence dans ce secteur, à la lumière d'une étude comparative entre le Royaume du Maroc et l'Union européenne.

Abstract:

Maritime freight transport is the backbone of world trade, carrying over 80% of globally exchanged goods. Yet this vital sector has long operated in tension between free market competition and the strategic interests of states protecting their national carriers. This article examines how competition authorities intervene in maritime transport, drawing on a comparative study the Kingdom of Morocco and European Union.

Liste des abréviations :

CEE	Communauté Economique Européenne
CCAM	Comité Central des Armateurs Marocaines
CMA CGM	Compagnie Maritime d'Affrètement – Compagnie Générale Maritime
IMTC	International Maritime Transport Corporation
TFUE	Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne
UE	Union Européenne

Introduction générale :

Le transport maritime des marchandises est l'épine dorsale du commerce mondial, acheminant plus de 80% des marchandises échangées dans le monde³⁸²⁸. Même lors de la crise de Covid-19, une période inattendue et bouleversante sur tous les plans, « plus de onze milliards de tonnes ont été transportées par la voie maritime »³⁸²⁹. En effet, de telles observations conduisent à invoquer la citation du navigateur anglais Walter Raleigh « Qui tient la mer tient le commerce du monde, qui tient la richesse du monde tient le monde lui-même »³⁸³⁰.

Dans une perspective diachronique, « l'histoire nous enseigne que les pays qui ont dominé la mer en adoptant des politiques maritimes soutenues et agressives, au niveau de l'encouragement de la constitution des compagnies de transport maritime et le développement du commerce maritime international..., sont devenues des puissances dominantes économiquement, politiquement voire militairement »³⁸³¹.

En réalité, les États ont toujours manifesté un soutien marqué à leurs transporteurs maritimes, considérés comme des leviers stratégiques de souveraineté et de compétitivité. Ce soutien concrétisé par des subventions ou des protections législatives contre la concurrence extérieure³⁸³².

Toutefois, cette logique de soutien étatique des transporteurs maritimes se heurte aujourd'hui à un vrai paradoxe : d'un côté, l'internationalisation des échanges et la consécration des principes de non-discrimination, notamment à travers les conventions internationales prohibant le traitement préférentiel, imposant l'ouverture des marchés et la promotion d'une concurrence efficace ; de l'autre côté, la nécessité de protéger les transporteurs compte tenu de leur rôle vital dans la domination économique et politique des États.

Le milieu armatorial a secrètement créé sa propre discipline, à partir d'un réseau d'ententes tissé sur toute la planète³⁸³³. Ce modèle, exemplifié par les conférences maritimes, a longtemps permis aux armateurs de contrôler les conditions de transport, ce qui comprenait les trajets de fret et les tarifs de manutention.

Cependant, cette pratique a été progressivement remise en cause par les régulateurs concurrentiels³⁸³⁴, ayant comme objectif d'assurer une concurrence saine et efficace dans le secteur du transport maritime. Au Royaume du Maroc, il s'agit respectivement du Conseil de la Concurrence alors que dans l'UE, c'est la Commission Européenne.

³⁸²⁸ Communiqué de la CNUCED, Transport maritime : la CNUCED publie de nouvelles statistiques, page 1. Disponible sur le lien : <https://unctad.org/fr/news/transport-maritime-la-cnuced-publie-de-nouvelles-statistiques>, (Consulté le 26 février 2026 à 10h50min).

³⁸²⁹ L. FEDI, « L'hégémonie des alliances stratégiques dans le transport maritime de lignes : interrogations et voies de réponses du droit de la concurrence au niveau européen et international », publié sur Scribd, 2021, page : 1.

³⁸³⁰ I. NACHOUI, « L'Afrique et la Chine face aux alliances des compagnies européennes de transport maritime conteneurisé », Revue Espace Géographique, n°24-25, 2018, page : 1.

³⁸³¹ M. NACHOUI, « Enjeux géopolitique du transport maritime conteneurisé », Revue Enjeux géopolitiques du transport maritime conteneurisé, n°90, 2024, page :1.

³⁸³² E. LOYER, Les autoroutes de la mer en Méditerranée : une stratégie juridique pour un transport durable et une régulation compétitive du transport maritime. Thèse de droit, Université Nice Sophia Antipolis, 2015, page : 19.

³⁸³³ G. ATHANASSIOU, Aspects juridiques de la concurrence maritime, Éditions A. PEDONE, Paris, 1996, page : 28.

³⁸³⁴ P. DELEBECQUE, Droit maritime, Dalloz, 14^{ème} édition, 2020, page : 549.

Ce thème se révèle d'une importance particulière car il permettra de mettre en exergue le rôle des différentes autorités de concurrence dans le cadre du transport maritime des marchandises pour assurer la compétitivité de leur flotte respective avec une étude axée sur deux modèles différents, l'UE considérée comme l'une des puissances maritimes au niveau mondial, et le Royaume du Maroc dont la position s'affirme progressivement sur la scène nationale et internationale.

Dès lors, une problématique principale s'impose : *Au regard de l'importance stratégique du transport maritime des marchandises, dans quelle mesure les autorités de concurrence interviennent-elles pour garantir un équilibre entre protection des transporteurs maritimes et maintien d'une concurrence effective dans le marché maritime ?*

I. L'expérience de l'Union Européenne : le rôle des autorités de concurrence dans le transport maritime des marchandises

Pour démarrer le terrain de réflexion, nous nous bornons dans cette première partie à étudier l'expérience de l'UE à travers le rôle que joue la Commission européenne en accordant aux transporteurs maritimes nationaux des dérogations au droit de la concurrence par le biais de plusieurs règlements. L'objectif est d'assurer la compétitivité des compagnies maritimes dans un contexte international marqué par une concurrence acharnée.

A. Une surenchère d'exemptions : Pour une compétitivité maritime européenne

Le secteur du transport maritime des marchandises se distingue par une pluralité d'accords entre ces acteurs notamment à travers les conférences maritimes, les consortia et les alliances. Plusieurs éléments justifient le recours à ces ententes qui sont en principe prohibées par le droit de la concurrence.

Tout d'abord, les conférences maritimes sont apparues en 1875³⁸³⁵ qualifiées comme première forme d'entente dans le transport maritime des marchandises³⁸³⁶. Elles sont définies comme « un groupe d'au moins deux transporteurs-exploitants de navires qui assure des services internationaux réguliers pour le transport de marchandises sur une ligne ou des lignes particulières dans des limites géographiques déterminées et qui a conclu un accord ou un arrangement, quelle qu'en soit la nature, dans le cadre duquel ces transporteurs opérant en appliquant des taux de fret uniformes ou communs et toutes autres conditions de transport concertées pour la fourniture de services réguliers »³⁸³⁷.

D'un point de vue juridique, les conférences sont incontestablement des accords entre entreprises ayant pour objet et pour effet de restreindre la concurrence, visant à structurer l'offre et à réduire l'instabilité du marché³⁸³⁸.

³⁸³⁵ P. BONASSIES et C. SCAPEL, Traité de droit maritime, L.G.D.J., 2007, page : 225.

³⁸³⁶ G. ATHANASSIOU, Aspects juridiques de la concurrence maritime, Op.cit., page : 38.

³⁸³⁷ Voir la première partie du chapitre 1 de la Convention relative au code de conduite des conférences maritimes.

³⁸³⁸ P. BONASSIES et C. SCAPEL, Op.cit., page : 228.

Compte tenu des effets négatifs des conférences sur le marché maritime, l'option retenue n'a pas été de les interdire mais de les encadrer. Ainsi, l'Union européenne a choisi de les soumettre à un régime spécifique par le règlement n° 4056/86 qui encadrerait l'activité tout en leur accordant une exemption expresse via l'article 85 du règlement³⁸³⁹. Plusieurs justifications expliquent les raisons de cette exemption généreuse, notamment, garantir des services fiables aux consommateurs, assurer une offre régulière du transport maritime des marchandises³⁸⁴⁰ et protéger les transporteurs nationaux.

A côté des conférences, le paysage maritime connaît un autre type d'accords, à savoir les consortiums maritimes, apparus dans les années 1960³⁸⁴¹, qui peuvent être définis comme étant des « groupements d'entreprises mettant en commun les recettes, les horaires, les espaces navires et les dépenses d'exploitation de plusieurs navires affectés à une même ligne régulière »³⁸⁴². Cette action peut être qualifiée comme pratique anticoncurrentielle dans certaines situations selon l'article 101 du TFUE.

Pour simplifier le traitement de ces accords dans le secteur maritime, la Commission européenne a prévu une exemption pour les consortiums maritime³⁸⁴³, via l'article 101 du TFUE qui prévoit une exemption pour une durée limitée, renouvelable³⁸⁴⁴.

Enfin, il existe les alliances maritimes qui sont nées plus précisément dans les années 1990-2000³⁸⁴⁵, qui sont des « accords conclus entre les armateurs sur les principales routes maritimes »³⁸⁴⁶. Contrairement aux conférences, elles ne reposent pas sur une fixation commune des tarifs mais sur une coordination des capacités des navires, des escales et des services.

Sur le plan juridique, la Commission applique le même régime juridique applicable aux consortiums pour les alliances maritimes.

B. Retour progressif au droit commun de concurrence : quelle réalité ?

Après plusieurs critiques notamment des chargeurs, la Commission avait décidé d'abroger le règlement (CEE) n° 4056/86 du Conseil du 22 décembre 1986 déterminant les modalités d'application des articles 85 et 86 du traité aux transports maritimes, qui exempte les ententes tarifaires de l'interdiction de principe qui frappe toute entente et ce, par le règlement (CEE) n° 4056/86.

³⁸³⁹ Règlement (CEE) n° 4056/86 du Conseil du 22 décembre 1986 déterminant les modalités d'application des articles 85 et 86 du traité aux transports maritimes, JO L 378 du 31 décembre 1986, p. 4.

³⁸⁴⁰ Règlement (CEE) n° 4056/86 du Conseil du 22 décembre 1986 déterminant les modalités d'application des articles 85 et 86 du traité aux transports maritimes.

³⁸⁴¹ P. BONASSIES et C. SCAPEL., Op.cit., page : 241.

³⁸⁴² A. FRÉMONT, Conteneurisation et mondialisation - Les logiques des armements de lignes régulières, thèse soutenue le 1 décembre 2005, dirigé par le Professeur Th. Saint-Julien, Université Paris I, 2005, page : 243.

³⁸⁴³ P. BONASSIES et C. SCAPEL, Op.cit., page : 243.

³⁸⁴⁴ Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), version consolidée, JO C 202, 7 juin 2016,

³⁸⁴⁵ P. DELEBECQUE, « Les alliances maritimes », Les mélanges en l'honneur du Professeur Michel Germain, Lexisnexis & LGDJ, 2015, page : 1.

³⁸⁴⁶ A. FRÉMONT, Conteneurisation et mondialisation - Les logiques des armements de lignes régulières, Op.cit., page : 242.

Autrement dit, l'abrogation du règlement par la Commission signifie que les transporteurs maritimes se trouvent soumis aux dispositions du droit commun de la concurrence, décision à l'époque qui a fait susciter un vif écho. La logique de la Commission derrière cette décision est principalement de favoriser une concurrence effective, en soumettant le transport maritime de ligne sous le régime général de la concurrence.

Toutefois, Il convient de soulever certaines remarques : grâce au règlement n° 4056/86 les ententes maritimes ont pu fleurir dans l'UE, par conséquent les transporteurs maritimes ont bénéficié pendant une vingtaine d'années des conférences maritimes ce qui leur a permis « de rester pendant des décennies artificiellement compétitives par la pratique des cartels »³⁸⁴⁷. Mais le plus important, malgré l'abrogation du règlement sur les conférences, la Commission avait maintenu le régime d'exemption applicable pour les consortiums et les alliances qui constituent un bon cadre pour les transporteurs surtout après la fin des ententes tarifaires en Europe.

Pour les alliances maritimes, après plusieurs années de renouvellement du règlement sur les alliances maritimes, en 2008 « la Commission de Bruxelles est alors confrontée à un dilemme parce que, d'un côté elle a un taux élevé de concentration sur certains marchés comme un élément anticoncurrentiel, et de l'autre côté c'est précisément ce qu'elle cautionne, du moins indirectement, par cette nouvelle réglementation. C'est dans ce contexte particulièrement flou, que la Commission a fait savoir au début de l'été 2008, que la coopération entre armements serait tolérée »³⁸⁴⁸.

Encore en 2014, la Commission laisse présager le non renouvellement de l'exemption, mais contrairement les consortiums bénéficiaient encore d'une exemption jusqu'à 2020, « celle³⁸⁴⁹ qui souhaitait faire le premier pas vers une libre concurrence sans exception s'est finalement ravisée. Avec la suppression de l'exemption de groupe des conférences, la Commission s'est certainement montrée trop ambitieuse et s'est paradoxalement isolée dans un secteur où la protection des intérêts nationaux ne cesse de s'accroître »³⁸⁵⁰.

Enfin, le 10 octobre 2023, la Commission a décidé de ne pas proroger l'exemption par catégorie pour les consortiums maritimes, mais comme le précise le communiqué de presse de la Commission européenne « l'expiration de ce règlement ne signifie pas que la coopération entre compagnies maritimes devient illégale au regard des règles de l'UE en matière de pratiques anticoncurrentielles. Au contraire, les transporteurs exerçant leurs activités à destination ou au départ de l'UE évalueront la compatibilité de leurs accords avec les règles de l'UE en matière de pratiques anticoncurrentielles en se fondant sur les nombreuses indications contenues dans le

³⁸⁴⁷ J.-C. SEVIN, La desserte maritime et terrestre de l'Europe en trafics conteneurisés à l'horizon 2030, dirigé par le Professeur ZIV J-C, Ecole doctorale technologie et professionnelle, 2011, page : 80.

³⁸⁴⁸ J.-C. SEVIN, La desserte maritime et terrestre de l'Europe en trafics conteneurisés à l'horizon 2030, Op.cit., page : 82.

³⁸⁴⁹ Ici, « celle », renvoie à la Commission européenne.

³⁸⁵⁰ L. FEDI et M. TURNER, « Les consortia et les alliances (géo) stratégiques face aux nouveaux enjeux du transport du transport maritime conteneurisé », Revue Maritime Française, n°769, 2015, page :388

règlement d'exemption par catégorie applicable aux accords horizontaux et le règlement d'exemption par catégorie applicable aux accords de spécialisation »³⁸⁵¹.

II. L'expérience marocaine : l'affirmation progressive d'un modèle de régulation autour du Conseil de la Concurrence

A la différence du contexte européen, marqué par l'existence d'une flotte maritime importante, ce qui explique l'intervention de la Commission dans le secteur maritime pour assurer la protection des transporteurs maritimes nationaux, dans l'expérience marocaine l'angle de l'étude du rôle du Conseil de la Concurrence est différent. En effet, il convient, tout d'abord, de prévoir son évolution, initialement doté de prérogatives limitées, a connu, au fil du temps des réformes majeures dans son cadre juridique (A), qui lui confèrent actuellement des prérogatives importantes sur les marchés y compris celui du transport maritime des marchandises (B).

A. La Constitutionnalisation du Conseil de la Concurrence : Un réel changement

Le Conseil de la Concurrence trouve son fondement, tout d'abord, dans la constitution marocaine de 2011 et plus précisément son article 166 qui prévoit que « le Conseil de la Concurrence est une institution indépendante chargée, dans le cadre d'une organisation libre et concurrentielle du marché, d'assurer la transparence et l'équité dans les relations économiques, notamment à travers l'analyse et la régulation de la concurrence sur les marchés, le contrôle des pratiques anticoncurrentielles et des opérations de concentration économique »³⁸⁵².

Cette institution est régie par deux lois de base :

- La loi n°20-13 relative au Conseil de la concurrence, promulguée par le Dahir n° 1-14-117 du 2 ramadan 1435 (30 juin 2014), telle qu'elle a été modifiée et complétée par la loi 41-21, promulguée par le Dahir n° 1-22-23 du 28 mars 2022 et publiée au Bulletin Officiel n°7078 bis du 31 mars 2022³⁸⁵³ ;
- Et la loi n° 104-12 relative à la liberté des prix et de la concurrence, promulguée par le Dahir n° 1-14-116 du 2 ramadan 1435 (30 juin 2014), telle qu'elle a été modifiée et complétée par la loi 40-21, promulguée par le Dahir n 1-22-67 du 25 novembre 2022 et publiée au Bulletin officiel n°7196 du 18 mai 2023.³⁸⁵⁴

Il faut rappeler que le législateur a confié la régulation de la concurrence à une institution indépendante spécialisée, à laquelle il a conféré de nombreuses attributions, qui incluent effectivement la sanction mais ne s'y limitent pas³⁸⁵⁵. Ainsi, « Le Conseil établit chaque année, avant le 30 juin, un rapport d'activité de l'année écoulée que le

³⁸⁵¹ Communiqué de presse de la Commission européenne, Pratiques anticoncurrentielles : la Commission décide de ne pas proroger l'exemption par catégorie en faveur des consortiums de transport maritime de ligne. Disponible sur le lien : [file:///Users/ostore/Downloads/Pratiques_anticoncurrentielles_la_Commission_d_cide_de_ne_pas_proroger_l_exemption_par_cat_gorie_en_faveur_des_consortiums_de_transport_maritime_de_ligne%20\(1\).pdf](file:///Users/ostore/Downloads/Pratiques_anticoncurrentielles_la_Commission_d_cide_de_ne_pas_proroger_l_exemption_par_cat_gorie_en_faveur_des_consortiums_de_transport_maritime_de_ligne%20(1).pdf) (consulté le 01-02-2026 à 06h30min).

³⁸⁵² Article 166, Constitution du Royaume du Maroc, promulguée par Dahir n° 1-11-91 du 29 juillet 2011, publiée au Bulletin officiel n° 5964 du 30 juillet 2011.

³⁸⁵³ Texte intégral publié au Bulletin Officiel n°7078 bis du 31 mars 2022.

³⁸⁵⁴ Texte intégral publié au Bulletin Officiel n°7196 du 18 mai 2023.

³⁸⁵⁵ S. EL HAJOUÏ et M. EL MERNISSI, Le nouveau droit de la concurrence au Maroc, 1^{re} éd., Publications de la Revue Marocaine d'Administration Locale et de Développement, 2016, page :70.

président du Conseil soumet à Sa Majesté Le Roi et adresse au Chef du Gouvernement »³⁸⁵⁶. « Le rapport d'activité est publié au Bulletin Officiel »³⁸⁵⁷.

S'agissant de la **composition du Conseil**, celle-ci comprend outre le président et les membres du Conseil, le Commissaire du gouvernement, ainsi que le Service d'instruction et d'enquête et les Services administratifs du Conseil.

Selon les articles 9 à 14 de la loi n°20-13 relative au Conseil de la concurrence telle qu'elle a été modifiée et complétée, ce dernier est composé d'un Président nommé par Dahir pour une durée de cinq ans renouvelable une seule fois, de quatre vice-présidents et de huit membres conseillers.

En ce qui concerne le **Commissaire du gouvernement auprès du Conseil de la Concurrence**, ce dernier est expressément encadré par l'article 13 de la loi n°20-13 telle qu'elle a été modifiée et complétée. Il représente le gouvernement et il est nommé par décret sur proposition de l'autorité gouvernementale chargée de l'économie et des finances³⁸⁵⁸ selon l'article 2 du décret n° 2-22-01 du 7 février 2022 modifiant le décret n° 2-15-109 pris pour l'application de la loi n° 20-13 susmentionnée.

Pour ce qui est du **Service d'instruction et d'enquête du Conseil**, « il est dirigé par un rapporteur général assisté de rapporteurs généraux adjoints. Ces services procèdent aux enquêtes et investigations nécessaires à l'application des dispositions de la loi sur la liberté des prix et de la concurrence concernant les pratiques anticoncurrentielles et le contrôle des opérations de concentration économique »³⁸⁵⁹. « Le rapporteur général assisté de rapporteurs généraux adjoints sont nommés par le président du Conseil, après appel à candidature parmi les personnes relevant des cadres supérieurs de l'Etat, des collectivités territoriales, des établissements publics ou du secteur privé, justifiant d'une expérience dans les domaines économique, juridique, de concurrence et de protection du consommateur »³⁸⁶⁰.

Pour ce qui est des **Services administratifs du Conseil**, ils « sont dirigés, sous l'autorité du président, par un secrétaire général. Ce dernier est nommé par Dahir. Il est chargé de l'enregistrement des saisines et des enquêtes en matière de concurrence et de la transmission des avis du Conseil. Il est responsable des services administratifs et financiers ainsi que la tenue et la conservation des dossiers et des archives du conseil »³⁸⁶¹.

B. Etendue du pouvoir du Conseil de la Concurrence marocain dans le transport maritime

Le Conseil de Concurrence assume deux types d'attributions : des attributions contentieuses que le Conseil met en œuvre pour enquêter, contrôler et sanctionner les pratiques anticoncurrentielles ainsi que statuer sur les

³⁸⁵⁶ Art.23, Loi n°20-13 relative au Conseil de la concurrence telle qu'elle a été modifiée et complétée, promulguée par Dahir n° 1-14-117 du 30 juin 2014, publiée au Bulletin officiel n° 6280 du 7 août 2014.

³⁸⁵⁷ Ibid. Art. 23.

³⁸⁵⁸ Décret n° 2-22-01 du 7 février 2022 modifiant le décret n° 2-15-109 pris pour l'application de la loi n° 20-13 relative au Conseil de la Concurrence, publié au Bulletin Officiel n° 7210 du 6 juillet 2023.

³⁸⁵⁹ Ibid., art.16.

³⁸⁶⁰ Ibid., art.18.

³⁸⁶¹ Ibid., art.17.

opérations de concentration susceptible de fausser la concurrence sur les marchés ; mais aussi des attributions consultatives par lesquelles le Conseil joue un rôle préventif et d'accompagnement en émettant des avis et recommandations dans le but de garantir un marché compétitif, transparent et ouvert.

S'agissant des attributions contentieuses, la loi n° 20-13 reconnaît au Conseil de la Concurrence trois types de pouvoirs : le pouvoir d'auto-saisine, le pouvoir d'enquête et le pouvoir décisionnel.

- Le pouvoir d'auto-saisine

« Si la loi commande au Conseil de s'assurer que les marchés fonctionnent de façon concurrentielle, celui-ci ne peut assurément pas rester inactif en attendant que les opérateurs économiques veulent le saisir »³⁸⁶².

Dans ce sens, l'article 4 de la loi n°20-13 telle que modifiée et complétée prévoit que « Le conseil peut, sur proposition de son rapporteur général, se saisir d'office de toutes les pratiques susceptibles d'affecter le libre jeu de la concurrence »³⁸⁶³.

- Le pouvoir d'enquête

« En application de l'article 16 de la loi n° 20-13 susmentionnée, le Conseil de la Concurrence est compétent pour effectuer toutes les enquêtes de concurrence sur les affaires de pratiques anticoncurrentielles à fort potentiel pour la régulation de la concurrence »³⁸⁶⁴.

En effet l'article cité précise que « le Conseil dispose d'un service d'instruction et d'enquête qui procèdent aux enquêtes et investigations nécessaires à l'application de la loi sur la liberté des prix et de la concurrence concernant les pratiques anticoncurrentielles et le contrôle des opérations de concentration économique »³⁸⁶⁵.

- Le pouvoir décisionnel

Le Conseil de la Concurrence, en vertu de l'article 2 de la loi n° 20-13 telle qu'elle a été modifiée et complétée, a « un pouvoir décisionnel en matière de lutte contre les pratiques anticoncurrentielles et de contrôle des opérations de concentration économique »³⁸⁶⁶.

Certains auteurs marocains avançaient que l'expérience marocaine, notamment « avant l'adoption de la loi n° 20-13, en matière de contrôle des pratiques anticoncurrentielles apparaît très courte. Les saisines qui relèvent d'une approche contentieuse sont très rares. On peut citer la saisine présentée par le Comité Central des Armateurs Marocains (CCAM) au sujet du marché de transport maritime des rames du tramway de Casablanca » qu'on évoquera ci-dessous³⁸⁶⁷.

Le pouvoir décisionnel du Conseil de la Concurrence lui permet d'émettre des décisions au sujet de toutes les saisines liées aux pratiques prohibées suivantes : les ententes, l'abus de position de position dominante, l'abus de dépendance économique, et les prix abusivement bas.

³⁸⁶² S. EL HAJOUI et M. EL MERNISSI, op.cit., page :74.

³⁸⁶³ Loi n°20-13 telle que modifiée et complétée, op. cit., art.4.

³⁸⁶⁴ S. EL HAJOUI et M. El Mernissi, op. cit. p. 74.

³⁸⁶⁵ Loi n°20-13 telle que modifiée et complétée, op. cit., art.16.

³⁸⁶⁶ Ibid, Art. 2.

³⁸⁶⁷ S. EL HAJOUI et M. EL MERNISSI, op. cit. p. 75.

Pour ce qui est des **attributions consultatives**, « si le Conseil dispose depuis sa création d'un pouvoir consultatif, les nouveautés essentielles de la réforme ont porté essentiellement sur les avis émis par le Conseil sur toute question de principe de la concurrence et les initiatives d'émettre des avis »³⁸⁶⁸.

En pratique, et selon les informations disponibles sur son site, l'intervention du Conseil de la Concurrence dans le secteur du transport maritime des marchandises au Maroc se manifeste tout d'abord par l'instruction des abus potentiels de position dominante.

Dans ce cadre, il importe d'évoquer l'affaire, déjà mentionnée plus haut, remontant à 2012 impliquant la société Alstom qui été portée devant le Conseil par le Comité Central des Armateurs Marocains (CCAM)³⁸⁶⁹.

En effet, « le Président du CCAM, a saisi le Conseil de la Concurrence d'une pratique, qu'il a considéré comme anticoncurrentielle, mise en œuvre par la société ALSTOM à l'encontre de l'armateur marocain IMTC, lors du marché passé pour le transport maritime des rames du tramway de Casablanca. L'armateur marocain IMTC a considéré que la société ALSTOM a abusé de sa position dominante dans le marché de transport par sa disqualification du marché transport maritime à cause uniquement de sa nationalité marocaine. Dans son avis, le Conseil a jugé qu'il n'est pas établi que la société ALSTOM a enfreint les dispositions de l'article 7 de la loi n°06-99 sur la liberté des prix et de la concurrence et de ce fait n'a pas exploité abusivement sa position dominante »³⁸⁷⁰.

De même, dans une autre affaire, le Conseil de la Concurrence a été saisi par des opérateurs marocains en 2021 à l'encontre du danois Maersk. En effet, les parties plaignantes avançaient que le groupe mettait à profit sa position dominante pour imposer des conditions commerciales défavorables aux autres opérateurs (surtaxes par conteneur et restrictions aux commissionnaires non-partenaires) mais à ce jour aucune décision du Conseil n'a été rendue publique concernant ce dossier³⁸⁷¹.

Il importe de souligner aussi que jusqu'à présent, il n'y a pas de décisions rendues publiques par le Conseil de la Concurrence portant sur une sanction des abus de position dominante ou même des ententes anticoncurrentielles dans le secteur du transport maritime des marchandises.

L'action du Conseil de la Concurrence dans ce secteur stratégique se manifeste également par le contrôle des opérations de concentration économique (prise de contrôle, fusion ou acquisition)³⁸⁷². D'après le rapport annuel

³⁸⁶⁸ Ibid., p. 87.

³⁸⁶⁹ Pour plus de détails sur l'avis du Conseil de la Concurrence n°26/10 rendu le 13 novembre 2012 relatif à la saisine présentée par le Comité Central des Armateurs Marocains (CCAM) au sujet du marché de transport maritime des rames du tramway de Casablanca, consulter le lien suivant : <https://conseil-concurrence.ma/wp-content/uploads/2023/12/Rapport-Annuel-2012-du-Conseil-de-la-Concurrence-Vr-Fr.pdf>

³⁸⁷⁰ S. El Hajoui et M. El Mernissi, op. cit. p. 74.

³⁸⁷¹ Conseil de la Concurrence : la Fédération du transport accuse le danois MAERSK d'abus de position dominante, Le360, 2021, disponible sur : <https://fr.le360.ma/economie/conseil-de-la-concurrence-la-federation-du-transport-accuse-le-danois-maersk-dabus-de-position-237921/> (consulté le 26-02-2026 à 14h).

³⁸⁷² Pour consulter les avis et décisions du Conseil de la Concurrence relatifs aux opérations de contrôle des concentrations économiques, voir le site officiel : <https://conseil-concurrence.ma/>

d'activité du Conseil de la Concurrence pour l'année 2024³⁸⁷³, 162 décisions ont porté sur le contrôle des opérations de concentrations économiques dans l'ensemble des secteurs.

Conclusion générale :

Pour conclure, le transport maritime constitue l'une des secteurs importants pour les Etats, qui dépassent seulement le transport maritime des marchandises par mer mais qui représente respectivement les intérêts géopolitiques des Etats. En réalité « les Etats sans flotte ressemblent à des personnes handicapées »³⁸⁷⁴.

Conscient de cela, l'UE constitue un exemple important, par les différentes exemptions accordées au secteur maritime, malgré le retour au droit commun de la concurrence. Ces exemptions ont permis avec le temps au armateurs européens de rester compétitif sur le marché maritime internationale, en plus des aides directes et indirectes octroyées aux transporteurs maritimes nationaux³⁸⁷⁵.

Dans ce sens, « le secteur de la ligne maritime réguliers, ou des liners du transport conteneurisé, connaît une forte concentration qui s'est accélérée au cours de la dernière décennie. Organisée autrefois autour des fameuses conférences maritimes, cette industrie fonctionne majoritairement aujourd'hui grâce aux alliances stratégiques »³⁸⁷⁶, sans oublier que ces alliances ont atteint un degré de concentration horizontal et vertical important³⁸⁷⁷.

Au Royaume du Maroc, la constitutionnalisation du Conseil de Concurrence, a constitué une avancée réelle qui lui a conféré des prérogatives étendues notamment dans le contrôle des pratiques pouvant fausser la libre concurrence dans les marchés y compris celui du transport maritime des marchandises.

Outre l'organisation institutionnelle, il tient à préciser que le Maroc disposait autrefois d'une flotte marchande importante. Aujourd'hui sous la vision ambitieuse de Sa Majesté Le Roi Mohammed VI pour reconstituer une flotte nationale et développer les activités portuaires, notre pays dispose d'une opportunité significative pour renforcer sa souveraineté maritime. « Les responsables actuels doivent avoir le courage de faire le bilan de ce qu'ils laisseront aux générations suivantes et de leur redonner des marges de manœuvre. Ils doivent ensuite exposer la lecture qu'ils font de l'avenir et expliquer que, si notre système maritime est plein de richesses et de promesses, il est aussi menacé d'exclusion par les mouvements du monde. Ils devront oser avouer qu'ils ont perdu beaucoup de temps, et on prendra bien soin d'écartier ceux qui, depuis trop longtemps, masquent l'écart entre les ambitions de nos valeureux marins et la réalité tragique de la flotte de commerce »³⁸⁷⁸.

³⁸⁷³ Pour consulter le rapport d'activité du Conseil de la Concurrence pour l'année 2024, voir : <https://conseil-concurrence.ma/wp-content/uploads/2025/08/Rapport-annuel-FR-2024.pdf>

³⁸⁷⁴ M. NACHOUI, « Enjeux géopolitique du transport maritime conteneurisé », Op.cit., page : 173.

³⁸⁷⁵ Par exemple, la taxe au tonnage.

³⁸⁷⁶ L. FEDI, Les contrats d'alliances maritimes - Coopération intégrée ou fusion masquée?, in NACIRI Abdelali et PACHE Gilles (dir.), Le Maroc à la croisée des chemins de la logistique, Rabat, Bouregreg, 2021. Pages : 1.

³⁸⁷⁷ L. FEDI, Les contrats d'alliances maritimes - Coopération intégrée ou fusion masquée?, Op.cit., page : 2.

³⁸⁷⁸ https://www.maritimeneews.ma/images/2020/Najib_CHERFAOUI/MARINE_MARCHANDE_1920-2020_DU_MAROC_UN_SIECLE_DE_MUTATIONS_compressed.pdf, (consulté le 25-02-2026 à 14h)

Ainsi, on note une présence active du Conseil de la Concurrence mais l'éventuelle consolidation d'une flotte nationale pourrait conduire à une intensification de l'activité concurrentielle dans le secteur maritime, susceptible d'accroître corrélativement l'intervention décisionnelle du Conseil de la Concurrence.

❖ Bibliographie :

Ouvrages :

- G. ATHANASSIOU, Aspects juridiques de la concurrence maritime, Éditions A. PEDONE, Paris, 1996.
- P. BONASSIES et C. SCAPEL, Droit maritime, DELTA, 2006.
- P. DELEBECQUE, Droit maritime, Dalloz, 14^{ème} édition, 2020.
- S. EL HAJOUÏ et M. EL MERNISSI, Le nouveau droit de la concurrence au Maroc, 1^{re} éd., Publications de la Revue Marocaine d'Administration Locale et de Développement, 2016.

Thèses :

- A. FRÉMONT, Conteneurisation et mondialisation - Les logiques des armements de lignes régulières, dirigé par le Professeur Th. Saint-Julien, Université Paris I, 2005.
- E. LOYER, Les autoroutes de la mer en Méditerranée : une stratégie juridique pour un transport durable et une régulation compétitive du transport maritime. Thèse de droit, Université Nice Sophia Antipolis, 2015, page : 19.
- J.-C. SEVIN, La desserte maritime et terrestre de l'Europe en trafics conteneurisés à l'horizon 2030, dirigé par le Professeur ZIV J-C, Ecole doctorale technologie et professionnelle, 2011.

Articles de Revues :

- P. DELEBECQUE, « Les alliances maritimes », Les mélanges en l'honneur du Professeur Michel Germain, Lexisnexus & LGDJ, 2015.
- L. FEDI, « L'hégémonie des alliances stratégiques dans le transport maritime de lignes : interrogations et voies de réponses du droit de la concurrence au niveau européen et international », 2021.
- L. FEDI et M. TURNER, « Les consortia et les alliances (géo) stratégiques face aux nouveaux enjeux du transport du transport maritime conteneurisé », Revue Maritime Française, n°769, 2015.
- I. NACHOUI, « L'Afrique et la Chine face aux alliances des compagnies européennes de transport maritime conteneurisé », Revue Espace Géographique, n°24-25, 2018.
- M. NACHOUI, « Enjeux géopolitique du transport maritime conteneurisé », Revue Enjeux géopolitique du transport maritime conteneurisé, n°90, 2024.

Législations :

1- Au Maroc :

- Constitution marocaine de 2011.

- Loi n°20-13 relative au Conseil de la concurrence, promulguée par le Dahir n° 1-14-117 du 2 ramadan 1435 (30 juin 2014), telle qu'elle a été modifiée et complétée par la loi 41-21, promulguée par le Dahir n° 1-22-23 du 28 mars 2022 et publiée au Bulletin Officiel n°7078 bis du 31 mars 2022
- Loi n° 104-12 relative à la liberté des prix et de la concurrence, promulguée par le Dahir n° 1-14-116 du 2 ramadan 1435 (30 juin 2014), telle qu'elle a été modifiée et complétée par la loi 40-21, promulguée par le Dahir n 1-22-67 du 25 novembre 2022 et publiée au Bulletin officiel n°7196 du 18 mai 2023.
- Décret n° 2-22-01 du 7 février 2022 modifiant le décret n° 2-15-109 pris pour l'application de la loi n° 20-13 relative au Conseil de la Concurrence, publié au Bulletin Officiel n° 7210 du 6 juillet 2023.

2- Les règlements européens :

- Règlement (CEE) n° 4056/86 du Conseil du 22 décembre 1986 déterminant les modalités d'application des articles 85 et 86 du traité aux transports maritimes.
- Règlement (CE) n°1419/2006 du Conseil du 25 septembre 2006 abrogeant le règlement (CEE) n° 4056/86 déterminant les modalités d'application des articles 85 et 86 du traité aux transports maritimes.
- Règlement (CE) n°870/95 de la Commission du 20 avril 1995 concernant l'application de l'article 85 paragraphe 3 du traité à certaines catégories d'accords, de décisions et de pratiques concertées entre compagnies maritimes de ligne (consortia) en vertu du règlement (CEE) n°479/92 du Conseil.
- Règlement (UE) 2020/436 de la Commission du 24 mars 2020 modifiant le règlement (CE) n° 906/2009 en ce qui concerne sa durée d'application.

Conventions Internationales :

- Convention relative au code de conduite des conférences maritimes.

Sites internet :

- <https://maritimeneews.ma/marine-marchande-2/10535-no-shipping-no-shopping>
- <https://fr.le360.ma/economie/conseil-de-la-concurrence-la-federation-du-transport-accuse-le-danois-maersk-dabus-de-position-237921>
- <https://conseil-concurrence.ma/wp-content/uploads/2023/12/Rapport-Annuel-2012-du-Conseil-de-la-Concurrence-Vr-Fr.pdf>
- <https://conseil-concurrence.ma/wp-content/uploads/2025/08/Rapport-annuel-FR-2024.pdf>
- https://www.maritimeneews.ma/images/2020/Najib_CHERFAOUI/MARINE_MARCHANDE_1920-2020_DU_MAROC_UN_SIECLE_DE_MUTATIONS_compressed.pdf