

LE PAVILLON NATIONAL EST QUASI INEXISTANT

## Opération Transit 2016 : le marché toujours aux mains des compagnies étrangères

■ Au total, 24 navires sont disponibles pour les MRE à partir du 15 juin ■ Pour le moment, Inter Shipping est la seule entreprise marocaine dans la course avec 6 navires, aux côtés des espagnoles et des italiennes ■ La direction de la Marine marchande assure que d'autres entreprises marocaines devraient participer à l'opération.

**P**our l'opération Transit 2016, 24 navires plus un de réserve pour les jours de pointe sont mis à la disposition des MRE. Les entreprises étrangères rafflent la mise. Et pour cause, jusqu'à présent, une seule entreprise marocaine arrivée en 2012, Inter Shipping, est dans la course avec 6 navires, et ce, au moment où nous mettions sous presse. Elle assurera des lignes courtes, notamment Tanger-Tarifa, Tanger-Gibraltar et Tanger Med-Algesiras. «Nous avons en effet 3 bateaux dont 2 d'une

capacité de 650 personnes et 72 voitures dédiées à la ligne Tanger-Tarifa avec 21 rotations/jour pour les trois. La ligne Tanger Med-Algesiras est, elle, desservie par 3 navires avec une plus importante capacité dont l'un est dédié au fret. Le premier peut accueillir 1 215 passagers et 450 voitures. Le second a une capacité de 950 passagers et 320 voitures. Enfin, le dernier dédié au fret peut contenir 110 camions. Ces navires font 4 à 5 rotations/jour», explique Rachid Chrigui, directeur général d'Inter Shipping. Le reste sera opéré par les entreprises



italiennes et espagnoles qui se frottent déjà les mains, particulièrement après le retrait de Naveline, société marocaine créée il y a tout juste un an et Red Fish, fruit d'un partenariat germano-marocain. En effet, suite au dernier appel à manifestation d'intérêt du ministère de l'équipement, du transport et de la logistique, Naveline a obtenu l'autorisation d'exploitation de la ligne Tanger Med-Algesiras pour les passagers et le fret pour dix ans. Mais après la fin de la saison, elle s'est vue retirer son autorisation. Naim El



Machtaqi, DG de Necotrans Maroc (entreprise de logistique et de transport) et actionnaire de Naveline, est resté injoignable. Pour sa part, Red Fish n'aurait jamais commencé à opérer. Le Maroc se retrouve donc jusqu'à maintenant minoritaire dans l'opération transit. Mais la direction de la Marine marchande assure que la situation pourrait changer. «Dans une semaine, nous seront fixés. Cela dit, il y a une grande possibilité d'avoir d'autres entreprises marocaines dans l'opération Transit 2016», déclare Reda Chakour, directeur de la Marine marchande.

## Incertitudes sur les prix

En attendant, le million de personnes qui transitent chaque année par les divers ports du pays (ils étaient 1 021 053 et 362 212 véhicules ayant transité dans les divers ports du pays en 2015) prendront leur mal en patience. Ils pourraient subir la hausse continue des prix si le monopole des entreprises étrangères persiste, par-

ticulièrement sur les lignes longues distance. «Pendant l'opération Transit 2015, les prix des traversées courts-trajets n'ont pas réellement augmenté. L'aller-retour d'une voiture avec 4 passagers était facturé 2 200 DH. La baisse des prix du gasoil nous a beaucoup aidés à maintenir les prix bas. Du coup, nous avons créé un équilibre de prix dans les lignes courtes. Néanmoins, les lignes longue-distance sont accaparées par les armateurs étrangers non concurrencés par les nationaux. Les prix sont donc libres», précise Rachid Chrigui qui préfère ne pas anticiper sur un investissement dans les lignes longue distance.

Sur un autre registre, à l'opposé des compagnies étrangères, les entreprises marocaines continuent à affréter des navires.

Selon Najib Cherfaoui, le pavillon marocain ne comprend jusqu'à maintenant que 8 navires jaugeant (d'une capacité) 79 977 tonneaux. «Ce sont les deux caboteurs pétroliers Anfa (acquis en 2004) et Tingis (2010), les deux navires à passagers Bissat/Detroit Jet (2010) et Tanger Express (2011) ; et les 4 caboteurs porte-conteneurs Oued Ziz (1998), Cielo Di Casablanca (2009) et Cielo Di Agadir (2011) et enfin Cielo Di Rabat (2015)», détaille M. Cherfaoui. Inter-

Shipping en possède un, en l'occurrence Detroit Jet. Les autres sont affrétés de Grèce, Malte ou Chypre.

Les différentes compagnies nationales ont fait le même choix sans doute parce qu'elles ne détiennent que des autorisations temporaires (10 ans), ce qui ne les encourage pas à investir dans un navire neuf qui ne coûte pas moins de 100 MDH. Au final, les compagnies marocaines essaient tant bien que mal de prendre une place dans le marché même si elles continuent à collaborer avec les pavillons européens ■

WIAM MARKHOUS

Bravo pour la certification ! 15:30

Merci, mon équipe a été formidable 15:31