

Opération Marhaba

RETOUR SOUS PAVILLON ÉTRANGER

Les armateurs espagnols et italiens assureront en grande partie le transport maritime des Marocains résidant à l'étranger, pour la troisième année consécutive. Explications.



Le trafic maritime généré par l'opération Marhaba représente chaque année 4 millions de passagers et 967 000 véhicules.

L'opération Marhaba, considérée comme la haute saison pour le transport maritime des voyageurs, a démarré le 5 juin en l'absence d'opérateurs marocains, ou presque. C'est la troisième année consécutive que le royaume est quasi absent sur l'échiquier de l'offre maritime. Une seule compagnie marocaine opère actuellement, Inter Shipping, mais uniquement sur les lignes courtes (Tanger ville-Tarifa / Tanger Med-Algésiras). Les compagnies étrangères ont désormais la mainmise sur ce trafic maritime qui représente 4 millions de passagers et 967 000 véhicules

acheminés par an, selon le ministère de l'Équipement et du Transport. Ce marché, qui se chifferrait en milliards de dirhams, échappe aux opérateurs marocains, qui devraient normalement engranger la moitié des recettes générées. La législation y veille.

Des tarifs en hausse

« L'organisation du transport maritime international de passagers et véhicules avec les pays européens situés sur la rive nord de la Méditerranée est régie par des accords bilatéraux qui prévoient une répartition égalitaire et équilibrée dans le trafic maritime bilatéral », précise-t-on

du côté du ministère. La faillite de Comarit et les difficultés financières qui ont conduit au retrait des autres opérateurs ont donc laissé un grand vide que les Marocains résidant à

Le plan d'urgence du ministère ne semble pas encore avoir porté ses fruits

l'étranger (MRE) payent chèrement. Outre la baisse du nombre de navires, qui risque d'affecter la fluidité du trafic, les prix ont été revus à la hausse. Certes, les compagnies étrangères ont toujours prati-

qué des prix plus élevés que les opérateurs marocains, mais elles ont profité de l'absence de ces derniers pour les augmenter davantage. En apparence, les prix ont baissé entre 2013 et 2014. Par exemple, sur la ligne Algésiras-Tanger, un aller simple pour une famille de 4 personnes avec voiture pouvait atteindre 2700 dirhams en 2013. Cette année, il revient à 1800 dirhams maximum. Mais ces chiffres sont trompeurs, car les prix peuvent augmenter à tout moment, surtout les jours de grande affluence. « Les opérateurs pratiquent le Yield management (ndlr : système de tarification différenciée en fonc-

tion des capacités disponibles), donc il est difficile de se prononcer sur la tendance des tarifs, surtout en haute saison », avance Mustapha Benhima, secrétaire général de l'Association professionnelle des agences et compagnies maritimes (APACOM). Toutefois, ce dernier concède que « sur les trois dernières années, les prix ont augmenté en moyenne de 8 à 10% » et cela pour diverses raisons que certains opérateurs expliquent surtout par la hausse des charges.

Comme à la maison

A part le Marocain Inter Shipping, les lignes courtes sont monopolisées par les opérateurs espagnols (FRS, Acciona, Balaeria) tandis que les lignes dites longues (ndlr : avec au moins une nuit en cabine) sont l'apanage des Italiens (Grimaldi et GNV). « Il ne faut pas prendre en compte que les aspects négatifs de la présence des opérateurs étrangers. Cela fait trois ans qu'ils sauvent le transit des MRE », estime un opérateur italien. En plus, selon lui, les compagnies étrangères disposent d'une flotte plus importante avec des navires de grande capacité et de dernière génération offrant une meilleure qualité de service. Ces dernières s'adaptent à la clientèle marocaine en lui offrant un service conforme à ses désirs. Elles ont compris que l'enjeu est de faire sentir à ces Marocains du monde qu'ils sont chez eux. Certaines compagnies étrangères n'hésitent pas à « marocaniser » leurs menus, la musique à bord... Tous les moyens sont bons pour faire la différence et fidéliser cette clientèle.

Pendant ce temps, le Maroc continue à perdre du terrain. Le lancement d'un plan d'urgence par le ministère du Transport pour sauver le pavillon marocain ne semble pas avoir porté ses fruits. « On nous parle d'un plan d'urgence depuis trois ans maintenant, sans résultat », déplore Mustapha Benhima. Récemment, le siège de la Comarit à Tanger a été saisi sur décision de justice suite à l'incapacité des actionnaires à redresser la situation financière de l'entreprise. IMTC, autre opérateur marocain de taille, est toujours en proie aux difficultés financières. Le département de tutelle s'est contenté de lancer plusieurs appels à

manifestation d'intérêt (AMI) pour renforcer la présence marocaine sur les lignes maritimes de transport de passagers et de transport mixte. L'objectif est de donner au peu d'opérateurs marocains encore présents sur le marché la possibilité d'améliorer leur business.

A quand le pavillon marocain ?

A part le dernier AMI en date, dont l'ouverture des plis est prévue pour le 23 juin, les autres se sont soldés par un flop. Et pour cause. « Les conditions imposées dans cet AMI étaient tout sauf réalistes », estime Mustapha Benhima. Et d'ajouter : « L'erreur de l'Etat est d'avoir conçu cet AMI comme si le secteur comptait plusieurs dizaines d'armateurs en très bonne santé financière ». Les opérateurs intéressés devaient soumissionner à un lot de lignes pour chacune desquelles ils devaient mobiliser un navire et déposer une caution de 10 millions de dirhams. Certains opérateurs ont tout de même répondu à l'appel mais uniquement pour les lignes courtes sur lesquelles les flux sont plus importants et jugés plus rentables. « Le véritable problème réside dans les lignes longues (vers Sète, Marseille ou encore Gênes), explique Benhima. Seul l'Etat peut acquérir des navires et investir ce segment ».

Le dernier AMI lancé par le ministère du Transport semble plus réaliste que le précédent. Mais l'ouverture de ces lignes maritimes n'est pas forcément synonyme de résurrection du pavillon national. Car certains opérateurs affrètent les navires au lieu de les acquérir. Le rêve de construire une flotte battant pavillon marocain nécessite donc d'autres mesures, notamment des aides financières. Pour l'APACOM, l'Etat n'a pas hésité à mettre en place des contrats-programmes et des stratégies à coups de milliards de dirhams pour sauver d'autres secteurs. Il devrait faire de même pour le transport maritime qui relève de l'intérêt national. Aziz Rabbah, ministre de l'Équipement et du Transport, vient justement d'annoncer une stratégie intitulée « Amwaj » (vagues) dont le lancement est prévu cette année. ■

HAYAT GHARBAOUI  @HayatGharb