

Transit MRE

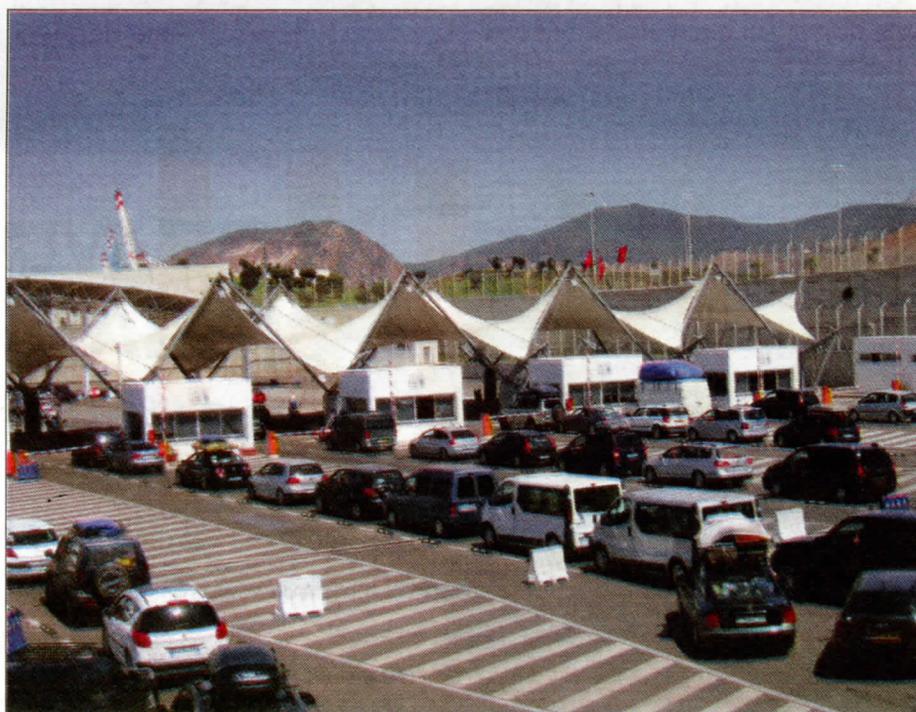
Le rush qui a malmené TangerMed

- Le port souffre des limites de la capacité du dispositif maritime
- La flotte réduite à neuf navires est limitée à 29.000 places
- Une augmentation sans précédent de tarifs de la traversée

LE terminal Passagers du complexe portuaire de TangerMed a connu la pire semaine de sa courte histoire. Jeudi dernier, le port avait frôlé un «arrêt cardiaque» avec l'arrivée massive de plusieurs milliers de MRE pour le retour en Europe. La pression est restée la même vendredi avant le retour à la normale. Dimanche, l'Autorité portuaire du port Tanger annonçait enfin, avec une note de soulagement, que la situation avait retrouvé la fluidité après avoir prévenu, dès vendredi, que le délai d'attente avant l'embarquement sera de 12 heures. «Nous avons veillé à présenter le délai maximum et non une estimation, afin que les voyageurs puissent prendre leurs dispositions», explique la direction de TMSA.

Le port a accueilli jeudi un peu plus de 32.000 MRE alors que sa capacité maximale est actuellement de 29.000 passagers, assure Hassan Abkari, directeur du port roulier de TangerMed.

Ces limites ne sont pas liées au port lui-même, dimensionné pour traiter bien



Le port avait retrouvé un début de normalité dès le samedi après avoir passé un jeudi d'enfer avec plus de 32.000 MRE. La situation a depuis retrouvé la normalité (Ph. Adam)

au-delà sans problème avec des pointes à 50.000 passagers/jour, mais de la flotte de bateaux limitée à neuf unités cette année. C'est ce qui explique les goulets d'étranglement constatés de la veille du week-end dernier. C'est que pour certains, il ne sert à rien de mettre en place un des meilleurs projets d'infrastructure si le reste de la chaîne ne suit pas. D'autant plus que la crise était prévisible. Le déficit en capacité au niveau du détroit se creuse depuis 2012 avec la défaillance du groupe Comarit-Comanav suivi par IMTC qui n'a pas pu participer à l'opération IMTC cette année. Cette même compagnie avait lancé divers appels pour aider le pavillon national mais les actions du gouvernement sont restées assez timides avec un premier appel à

manifestation d'intérêt réservé exclusivement aux opérateurs nationaux lancé en octobre 2013. Ce dernier, relancé en 2014, prévoit l'entrée de nouveaux opérateurs mais leur arrivée risque de n'intervenir qu'au début de l'année prochaine (cf. L'Economiste n° 4883 du 13 août 2014).

En attendant, la situation a déjà retrouvé la normalité et devra probablement se continuer dans la fluidité jusqu'à la mi-septembre, date de la fin de l'opération Marhaba d'accueil des MRE. □

De notre correspondant
Ali ABJIU

Pour réagir à cet article:
courrier@leconomiste.com

Le prix des billets, éternel sujet de discorde

CETTE année, ça a flambé au détroit. Sur certaines lignes, comme celle de Tarifa, les prix ont atteint des sommets avec près de 2.200 dirhams pour une voiture et un passager, toute place supplémentaire est facturée à 510 dirhams, alors qu'elle ne dépassait pas les 1.200 dirhams quelques semaines auparavant. Cette augmentation subite des prix est due à plusieurs facteurs, selon les opérateurs maritimes travaillant au niveau du détroit. La principale «excuse» que présentent les transporteurs est la loi de l'offre et de la demande qui entraîne une augmentation des prix. En cette période, le nombre de passagers arrive à saturer rapidement la flotte mise en place, ce qui entraîne une augmentation des prix, les compagnies maritimes ayant tendance à se caler sur les méthodes marketing et de vente des compagnies aériennes. Une autre cause avancée par des sources au sein du monde portuaire est l'annulation des promotions, le prix appliqué étant le tarif général. En effet, en hiver et pendant les périodes creuses, les compagnies maritimes mettent en place des offres promotionnelles, mais en été, ce serait un suicide commercial que de les maintenir, précise un opérateur.

A ceci s'ajoutent d'autres causes comme l'augmentation du prix du fuel marin ou encore de la frilosité des fournisseurs qui exigent un paiement à la réception, des pratiques devenues habituelles depuis le naufrage de la Comarit. □