

Transport maritime : les compagnies peuvent désormais postuler aux lignes de leur choix

■ L'appel à manifestation d'intérêt de 2013 avait été boudé en raison de la lourdeur des conditions financières ■ Plus fréquentées, les lignes courtes suscitent les convoitises ■ L'ouverture des plis est prévue le 23 juin, en pleine campagne Marhaba.

In'est jamais trop tard pour bien faire. Après le flop du premier appel à manifestation d'intérêt (AMI) relatif à l'ouverture de nouvelles lignes maritimes reliant le Maroc à l'Europe, le ministère de l'équipement, du transport et de la logistique tente de rattraper le coup en relançant l'AMI mais, cette fois-ci, en donnant la possibilité aux opérateurs nationaux de soumissionner aux lignes maritimes de leur choix.

Si la première initiative a échoué, c'est surtout parce qu'elle imposait aux intéressés de soumissionner à un lot de lignes maritimes, chose qui avait été fortement critiquée par les professionnels. En effet, l'opérateur était tenu de répondre à des exigences financières assez lourdes. «Il fallait non seulement mobiliser un navire pour chaque ligne du lot, mais également déposer une caution de 10 MDH pour chacune d'elles. Or, on connaît tous la situation financière du pavillon national», explique Mustapha Benhima, secré-



taire général de l'Association professionnelle des agences et compagnies maritimes. Il fait référence aux difficultés financières auxquelles font face plusieurs compagnies. Difficultés qui les ont empêchées de mobiliser une caution pareille, sachant

qu'elles ne peuvent la récupérer qu'à hauteur de 10% par année d'exploitation (l'autorisation d'exploiter les lignes étant de 10 ans).

Le premier AMI a certes attiré quelques opérateurs (IMTC, Intershipping, FRS Maroc, le Groupe Sagram et la société Safina). Mais toutes ces compagnies n'étaient intéressées que par les lots concernant les lignes courtes, comme Tanger-Algésiras, sur lesquelles les flux sont plus importants. Pour les lots des lignes dites longues, notamment celles reliant le nord du Royaume à Sète et Barcelone, aucune offre n'avait été formulée. Finalement, seule Intershipping a été retenue au terme de l'AMI, et ce, pour le lot comprenant les lignes Tanger Ville-Tarifa et Tanger Ville-Gibraltar.

L'ouverture des nouvelles lignes est motivée par la remise en selle des compagnies locales

Maintenant, les conditions semblent plus souples

EN LANÇANT LES NOUVELLES LIGNES MARITIMES, LA TUTELLE VEUT DONNER SES CHANCES AU PAVILLON NATIONAL DE GRIGNOTER DANS LES PARTS DE MARCHÉ DES COMPAGNIES ÉTRANGÈRES

vu que chacun peut postuler pour la ou les lignes de son choix. Ceci est d'autant plus salubre que l'objectif même d'ouvrir ces nouvelles lignes répond, en partie, à une logique de sauvetage des compagnies locales. Jusque-là, en effet, ce sont principalement les compagnies étrangères qui profitaient du potentiel du marché sur les liaisons

entre le Maroc et l'Europe, les compagnies nationales étant fortement pénalisées par leurs difficultés financières. Pourtant, l'organisation du transport maritime international de passagers et de véhicules avec les pays européens situés sur la rive nord de la Méditerranée est régie par des accords internationaux qui prévoient une répartition égalitaire et équilibrée du trafic bilatéral. En lançant les nouvelles lignes maritimes, la tutelle veut donner ses chances au pavillon national de grignoter dans les parts de marché des compagnies étrangères. Elles auront l'occasion de le faire puisque les lignes concernées par l'AMI sont réputées être à forte affluence de passagers MRE. Il s'agit notamment des lignes reliant Tanger Med aux ports espagnols d'Algésiras et de Barcelone, aux ports français de Sète et Marseille ainsi qu'au port italien de Gênes. D'autres lignes sont également prévues entre Nador et Almeria, Sète, Barcelone, Motril ou Malaga. Ces deux dernières villes seront également reliées à Al Hoceima. Des lignes sont aussi programmées entre Agadir, Laâyoune et Tarfaya, côte marocaine, et les Îles Canaries.

Seul hic, pour les compagnies locales, l'ouverture des plis n'est prévue que pour le 23 juin prochain, soit en pleine opération Marhaba (qui commence généralement vers cette période). Et comme les adjudicataires auront besoin de temps pour se préparer et que les réservations en période estivales se font généralement à l'avance, la haute saison du trafic maritime entre le Maroc et l'Europe sera une nouvelle fois dominée par les compagnies étrangères ■

YOUNÈS TANTAOUÏ

Un marché de 4 millions de passagers

Selon la direction de la Marine marchande, relevant du ministère de l'équipement et du transport, le trafic maritime des passagers, dans les deux sens, avoisine annuellement les 4 millions de personnes et 967 000 voitures. Ce trafic est dominé par le trafic dans le détroit qui représente plus de 70% du flux global. En outre, le marché des services de transport maritime est caractérisé par la complémentarité entre le trafic de passagers et le trafic des camions. Il existe également des services reliant le Maroc à la France et à l'Italie. Il s'agit d'un transport maritime à moyenne distance avec des car-ferries de nuit, qui est aussi centré aussi bien sur le transport de passagers et véhicules que sur le transport de remorques. Ce service est un segment particulièrement intéressant vu qu'il est appelé à se développer pour répondre aux demandes croissantes des Marocains résidents à l'étranger et des chargeurs ■