



◀ Premier ferry de la compagnie, le *Diagoras* peut accueillir 1 135 personnes.

MARITIME

AML, un pavillon marocain sur les flots méditerranéens

Un an après son lancement, **Africa Morocco Link revendique déjà le rang de premier transporteur de passagers** entre Tanger Med et Algésiras. Et nourrit de grandes ambitions pour l'avenir.

La privatisation de la Compagnie marocaine de navigation (Comanav) et les déboires judiciaires du repreneur de sa branche de transport de voyageurs, Comarit, avaient entraîné la disparition du pavillon marocain dans le détroit de Gibraltar. Une situation aberrante pour un pays qui accueille chaque année dans ses ports méditerranéens un million de véhicules et quelque 4 millions de passagers, dont la plupart sont des Marocains résidant à l'étranger qui rentrent au pays pour les vacances.

À la tête d'un consortium d'investisseurs marocains, BMCE Bank of Africa a mis un terme à ce paradoxe. En juin 2016, le groupe du magnat de la finance Othman Benjelloun a lancé Africa Morocco Link (AML), une coentreprise détenue à 51 % par la partie marocaine et à 49 % par l'armateur grec Attica Holdings (268,6 millions d'euros de revenus en 2016). Si le premier avait fait l'expérience du transport maritime en tant qu'actionnaire de la Comanav (cédée en 2007 au français CMA-CGM), son partenaire, lui, est l'un des principaux acteurs du bassin méditerranéen. L'an dernier, il revendiquait, grâce

à une flotte de treize navires, une quarantaine de lignes en Grèce ainsi qu'entre la péninsule hellénique et l'Italie à travers ses deux filiales Blue Star Ferries et Superfast Ferries. C'est d'ailleurs cette dernière qui assure la gestion opérationnelle d'AML.

BILAN. Un an après son lancement, quel premier bilan tirer de ce partenariat ? Pour l'instant, seule la ligne Tanger Med-Algésiras (pointe sud de l'Espagne) est desservie. Mais M'Fadel El Halaissi, directeur général délégué de BMCE Bank of Africa, assure que la compagnie poursuit son plan initial – investir 1,5 milliard de dirhams sur trois ans (133 millions d'euros), dont un bon tiers a déjà été engagé.

Pour sa deuxième saison, elle a ainsi acquis un nouveau bâtiment. Le *Morocco Star*, d'une capacité de 935 passagers et de 220 voitures, est un bateau d'occasion, « mais il a été retapé », explique M'Fadel El Halaissi, président de l'AML. « Nous étions pressés. Pour acheter du neuf, il faut attendre deux à trois ans », ajoute-t-il. Un autre bateau, l'*Aylah*, a été affrété. Le tout venant renforcer le premier ferry, le *Diagoras*. En service

depuis juin 2016, il peut accueillir 1 135 passagers et 280 voitures. « Avec ces trois navires, nous assurons 22 rotations quotidiennes et transportons quelque 1 000 véhicules et jusqu'à 6 000 passagers par jour », assure le président de la compagnie qui se targue d'être le premier transporteur sur la ligne Tanger Med-Algésiras.

DUMPING. L'arrivée d'AML n'a pas manqué de chambouler le marché. Alors que les prix de la traversée du détroit pratiqués par les armateurs espagnols avaient tendance à augmenter d'année en année, la concurrence marocaine les a stabilisés. « Aujourd'hui, le tarif moyen pour un véhicule et deux passagers tourne autour de 180 euros, assure El Halaissi. Il y a même des compagnies qui font du dumping. »

La nouvelle concurrence a permis de stabiliser les prix pratiqués par les armateurs espagnols.

Bien qu'elle ne compte pas devenir rentable avant une dizaine d'années, la société nourrit de grandes ambitions et met désormais le cap sur de nouvelles destinations telles que Sète, en France, Almería, en Espagne ou Gênes, en Italie. « Il nous reste à trouver les bateaux qui conviennent à ce genre de desserte », signale le commandant en chef d'AML, qui soutient qu'à l'horizon 2020 la compagnie devrait posséder une flotte de six navires. ●

FAHD IRAQI