

Le Maroc cherche à faire revenir les croisiéristes

■ Les ports marocains n'ont attiré que 185 000 croisiéristes à fin novembre 2018 contre 500 000, il y a 6 ans ■ Après le Salon de Lisbonne en septembre 2018, l'ONMT sera présent en force au Sea Trade Cruise de Miami, en avril prochain ■ Chaque escale peut générer au moins un million de dirhams de revenus.



la bonne affaire, a annulé les frais portuaires pour toutes les compagnies portuaires qui accostent dans ses ports. «Les compagnies de croisières choisissent de multiplier les escales en Turquie pendant plusieurs jours et les croisiéristes dépensent davantage», commente Najib Cherfaoui, expert maritime.

La chance du Maroc réside dans sa position géographique qui en fait un point de passage obligé des compagnies de croisières. «L'armateur cherche à vendre un produit de croisière dans une zone qui doit satisfaire ses exigences maritimes et touristiques. De son côté, le port aspire à offrir un produit d'escale susceptible de satisfaire les clients de l'armateur. Cependant, les armateurs ont le pouvoir de substituer un port à un autre en cas de mauvaise prestation. Casablanca, Tanger et Agadir sont les ports les plus prisés pour leur proximité des zones touristiques du Sud, notamment Marrakech, et du nord, y compris Tétouan et Chefchaouen», explique M. Cherfaoui.

En tout cas, le potentiel du Maroc dans les croisières est immense. «Avec trois quais dans le port de Tanger-Ville, on peut aspirer à 500 escales par an», dit M. Madih. Le port de Casablanca compte, dès

achèvement des travaux du quai de croisière, au plus tard en 2022, à accueillir 450 000 croisiéristes par an. Et ce n'est pas tout. Le ministère de l'équipement prévoit au port d'Agadir un bassin principalement dédié à cette activité.

Une étude de faisabilité sera lancée prochainement. Pour les professionnels, le Maroc peut attirer au moins 1,5 million de croisiéristes par an. Néanmoins, il subsiste des zones d'ombre à améliorer pour aller de l'avant telles le harcèlement des touristes, la disponibilité de guides ayant une bonne maîtrise des langues étrangères, les circuits touristiques à fluidifier et les aspects logistiques pour le transport des croisiéristes dans des bus adéquats ■

WIAM MARKHOUS

De 500 000 croisiéristes ayant accosté dans les ports marocains en 2012, le chiffre est tombé à 185 500 à fin novembre 2018 (chiffres de l'ANP), en recul de 6,1%. A part Agadir qui a connu une croissance de 16,2% à fin novembre, à 89 635 croisiériste, c'est Tanger qui a tiré son épingle du jeu avec 46 escales et 31 250 croisiéristes à fin décembre 2018 soit une augmentation de 70% en termes d'escales et de 35% pour les croisiéristes en comparaison à 2017, selon la Société d'aménagement du Port de Tanger-Ville.

Tanger espère 40 000 croisiéristes en 2020

Quelles sont les raisons de cette dégringolade ? Pour un secteur qui pèse mondialement 126 milliards de dollars (2016) avec 300 navires de croisières qui circulaient en 2017 et fournit un million d'emplois à plein temps pour 41 milliards de salaires, le Maroc est bel et bien à la traîne. Peut-être pas pour longtemps. Avec son nouveau DG; Adil Fakir, l'Office national marocain du tourisme (ONMT) a pris à bras-le-corps le problème de ce seg-

ment du marché touristique en s'attendant à faire la destination Maroc à travers la participation aux Salons internationaux dédiés. A en croire M. Jalil Madih, DG d'Alizés Travel, réceptif de croisières, une délégation de l'office a participé au Salon Sea Trade Cruise Med tenu en septembre 2018 à Lisbonne et sera présente en force au Sea Trade Cruise de Miami en avril prochain par le biais de dix professionnels confirmés. En outre, la SAPT a mis en place une direction marketing et intelligence stratégique dédiée à la croisière. D'après Mohamed Ouanaya, président de la SAPT, le Port de Tanger-Ville participe activement aux assemblées d'associations internationales du secteur: CLIA (Cruise lines international association), MedCruise (the Association of Mediterranean ports) et AIVP (l'Association internationale des villes ports). La baisse du niveau d'alerte sécurité de 2 à 1 opérée en février 2018 participe à cette opération reconquête. Elle permet en effet d'améliorer la fluidité du trafic et de parer aux lourdeurs administratives dans les ports.

LE PORT DE CASABLANCA ASPIRE, DÈS L'ACHEVEMENT DES TRAVAUX DU QUAI DE CROISIÈRE, AU PLUS TARD EN 2022, À ACCUEILLIR 450 000 CROISIÉRISTES PAR AN. ET CE N'EST PAS TOUT. LE MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT PRÉVOIT AU PORT D'AGADIR UN BASSIN PRINCIPALEMENT DÉDIÉ À CETTE ACTIVITÉ

La ville du détroit semble commencer à profiter de cet allègement. «Le Port de Tanger Ville dispose de toutes les informations techniques et utiles pour la programmation d'escales par les sociétés de croisière. «Nous sommes présents, avec les principaux ports internationaux, dans les banques de données dédiées aux sociétés de croisière et aux acteurs de la chaîne de valeur (tour-opérateurs spécialisés,

réseaux d'agences de voyage, réceptifs, ...) de CLIA et MedCruise», dit non sans fierté M. Ouanaya. Résultat: le nombre d'escales attendues à Tanger en 2019 est de 53 pour environ 37 200 croisiéristes. «Pour l'année 2020, nous comptons dépasser avec les escales déjà confirmées la barre des 40 000 passagers», déclare-t-il.

Le Maroc, passage obligé des compagnies de croisières

Une manne financière non négligeable est attendue de cette clientèle. Un paquebot transporte de 3 500 à 5 000 passagers. En moyenne, 75% des passagers descendent du navire à chaque escale et dépensent en moyenne 100 dollars/jour. «En tant qu'agent de voyage, on encaisse entre 400 000 et 600 000 DH en excursions, sans compter les frais individuels. Le compte d'escale est facturé au paquebot entre 600 000 et 800 000 DH suivant sa taille. Il s'agit des frais portuaires; frais de sécurité, taxes, remorquage...», explique M. Madih. Aucun pays touristique ne voudra se priver de tels revenus. C'est le cas de la Turquie qui, flairant