

Tanger - Algésiras : la traversée la plus chère du monde - Casablanca

Écrit par

Mercredi, 11 Mars 2009 06:26 - Mis à jour Mercredi, 11 Mars 2009 06:29

Pourtant, la durée du trajet au départ de TangerMed est de 1h15 alors qu'elle est de 2h30 à partir du port de Tanger ville. Ce niveau de tarification représente le double, voire le triple de ce qui est appliqué dans la majorité des ports européens.

A titre d'exemple, la traversée aller/retour de la Manche reliée par les ports Calais (France) et Douvre (Angleterre) ne coûte que 500 euros, soit 5500 DH. Ce trajet, faut-il le relever, nécessite 5 heures de navigation. Et l'autre ligne reliant Calais à Portsmouth qui requiert 16 heures est encore moins chère que la traversée du détroit.

Selon une source de Marsa Maroc, l'écart s'explique par le fait que sur les lignes franco-britanniques le taux de remplissage est de 100%. Ces ports enregistrent en effet un trafic estimé à 150.000 camions par mois.

L'argument du volume se tient certes, mais n'explique pas tout. Or si cela n'est pas le cas de TangerMed qui n'atteint qu'un taux de l'ordre de 30%, il en est autrement du port de Tanger ville. Cette enceinte où le trafic est assuré par ferry jumelant transport des voyageurs et marchandises affiche souvent complet. En tout cas, transporteurs et chargeurs s'accordent à constater que la ville du détroit est la plus chère du monde s'agissant du fret maritime. Et, la situation ne se justifie plus depuis que le prix du pétrole s'est inscrit aux alentours de 40 dollars le baril. Au demeurant, même le fret céréalier a fortement baissé : -50 à 60% en février 2009 par rapport au même mois de l'année passée. {sidebar id=2}

Mais la compétitivité du Transport international routier (TIR) n'est pas seulement handicapée par le fret. D'autres entraves liées au cadre institutionnel de la coopération internationale existent aussi. A commencer par l'accord bilatéral maroco-espagnol de 1988. Selon les professionnels, cet accord « devenu obsolète, sa révision s'impose dans l'objectif d'instaurer une concurrence loyale ». De fait, les transporteurs marocains ne prennent de chargement de retour qu'à partir de la destination finale. A titre d'exemple, un camion affrété pour la France ne peut charger que dans ce pays pour livrer au Maroc. Ceci, sans oublier le nombre d'autorisations requises pour traverser les pays de l'Union européenne dans le sens sud-nord. C'est pourquoi la profession propose l'adoption d'une autorisation communautaire couvrant l'ensemble des opérations à travers les pays de l'Union. A défaut, considérer une autorisation d'un pays de l'UE, l'Espagne par exemple, comme un document de transit valable pour tout le trajet.

Source : L'Economiste [Joomla SEO powered by JoomSEF](#)