

## Les ports et les armements du Moyen-Orient

*Depuis plus d'un siècle le Moyen-Orient est devenu un point de crispation géopolitique majeur. À des problèmes purement politiques, ce sont ajoutés des enjeux économiques de premier ordre : l'accessibilité des ressources pétrolières, la fluidité des axes de transport entre la Méditerranée et l'Océan Indien. Historiquement, les questions politiques et les enjeux économiques sont intimement liés. Depuis le 11 septembre 2001, le terrorisme islamique a encore accentué les difficultés. L'attentat contre le pétrolier Limbourg l'a montré. Cependant, cette partie du monde est aussi un bassin économique conséquent et, en matière de transport maritime conteneurisé, une des régions clés dans la stratégie de mise en réseaux du système mondial d'échanges.*

### Une région carrefour au destin particulier

L'espace considéré comprend deux sous régions du monde. D'une part, le Proche-Orient qui rassemble les pays de l'Est de la Méditerranée : Egypte, Israël, Palestine, Liban, Jordanie, Syrie et Turquie. D'autre part, le Moyen-Orient, qui regroupe la péninsule arabique, l'Irak et l'Iran. Si la culture arabo-islamo-sunnite prédomine, il faut rappeler les marques propres d'Israël, du Liban multiconfessionnel, de l'Iran majoritairement chiite.

Du point de vue maritime, cette zone comprend plusieurs "petites mers" : la Méditerranée orientale, la Mer Rouge, le Nord Ouest de l'Océan Indien et le Golfe persique. Il s'agit là d'une des voies maritimes les plus anciennes du monde car elle relie l'Occident à l'Orient. Le percement du Canal de Suez en 1869 a fait de cette région un des lieux géopolitiques clés du monde avant que la découverte, depuis le début du XXe siècle, des vastes champs pétrolifères de Mésopotamie, d'Arabie et du plateau iranien accentue encore ce phénomène. Enfin la question israélo-palestinienne et les soubresauts de la plupart des Etats régionaux ont encore compliqué les choses.

Ainsi, depuis deux siècles, les grands Etats occidentaux veillent à maîtriser la route commerciale vers l'Asie orientale. Avec l'exploitation du pétrole, cette maîtrise est devenue encore plus importante et chaque conflit politique<sup>1</sup> qui affecte la région possède à sa façon des effets préjudiciables à l'activité maritime. La sécurisation de la route est devenue un enjeu majeur pour l'économie mondiale car toute perturbation affecterait les échanges intercontinentaux de pétrole mais aussi les énormes volumes de conteneurs entre l'Asie et l'Europe (12 millions d'evp). Moins grave que la fermeture du Canal de Suez dans les années soixante-dix (qui avait conduit au gigantisme naval), des troubles

importants pourraient amener à un renchérissement des taux d'assurance et donc des taux de fret.

### Les ports, hubs régionaux et ports nationaux

Longtemps, les ports régionaux n'ont eu d'intérêt que pour leur positionnement sur la route de l'Asie et la couverture des petits marchés nationaux. Avec l'enrichissement des pays pétroliers, les besoins sont devenus de plus en plus importants et naturellement la conteneurisation a servi à l'importation de biens de consommation. En l'absence de marchandises exportées, à l'exception notable d'Israël, ce sont majoritairement des conteneurs vides qui repartent des ports du Moyen-Orient.

Avec le développement des grands réseaux de conteneurisation par les opérateurs maritimes et portuaires, les ports ont gagné une nouvelle dimension comme plate-forme d'éclatement aux carrefours des routes Est – Ouest, Nord – Sud et des dessertes locales. Comme dans le reste du monde, les plus grands ports sont ceux ayant un bon hinterland et une fonction de transbordement. L'ambition de tous les ports du Moyen-Orient est de pouvoir avoir une dimension supra nationale et d'être incorporé dans la stratégie de hub d'un géant maritime ou portuaire.

En Méditerranée orientale, Haïfa est le port le plus important, avec plus d'un million d'evp manipulés en 2003. Avec l'autre port israélien d'Ashod (510 000 evp), Haïfa a essentiellement une vocation nationale mais aussi palestinienne puisque le projet de port à Gaza est remis à des temps meilleurs.

Plus au nord, le port de Beyrouth est le symbole du retour du Liban dans la vie économique du Proche-Orient. Le port profite de la croissance d'un pays en reconstruction (pour laquelle il est fondamental) mais aussi de l'approvisionnement de Damas, car la capitale syrienne est bien plus proche du port libanais que des ports nationaux de Lattaquié et Tartous (en attendant d'éventuels liens ferroviaires en projet). La modernisation

<sup>1</sup> La crise de Suez, guerres israélo-arabes, guerre Iran - Irak, guerre du Golfe, intervention en Irak, lutte américaine contre le terrorisme.

du port (sous forme de concession) a d'abord été confiée en 1998 à Dubaï Port International (DPI), société privée de manutention qui émane de l'autorité portuaire de Dubaï (Emirats Arabes Unis, E.A.U.). Cependant, DPI a abandonné le projet en 2001 et la concession du nouveau terminal est revenue à une joint-venture entre Mersey Dock & Harbour Company (R.U.) et International Maritime Association (Etats-Unis) aux dépend de CMA – CGM dont on connaît le lien avec le Liban.

En Egypte, le port d'Alexandrie a perdu sa place de porte d'entrée nationale au profit des autres ports plus à l'est qui prennent de l'ampleur avec le rôle de hub à la charnière de la Méditerranée orientale et du canal de Suez. A Damiette, à l'est du Delta du Nil, un nouveau terminal a été inauguré à la fin décembre 2004. A Port Saïd, depuis octobre 2004, le terminal Suez International Container bénéficie de l'engagement du groupe Maersk (AP Moller Terminals).

APM est maintenant présent à hauteur de 60% dans le capital du terminal de Port Saïd qui, avec Algeciras, Tanger et Gioia Tauro, complète le réseau méditerranéen de Maersk. Enfin, au sud du Canal, un autre projet de terminal est en cours à Suez. En Mer Rouge, Aqaba est la seule porte maritime de la Jordanie et est traditionnellement une des voies d'approvisionnement de l'Irak. Là aussi, Maersk est présent pour la modernisation d'un port confronté à la congestion.

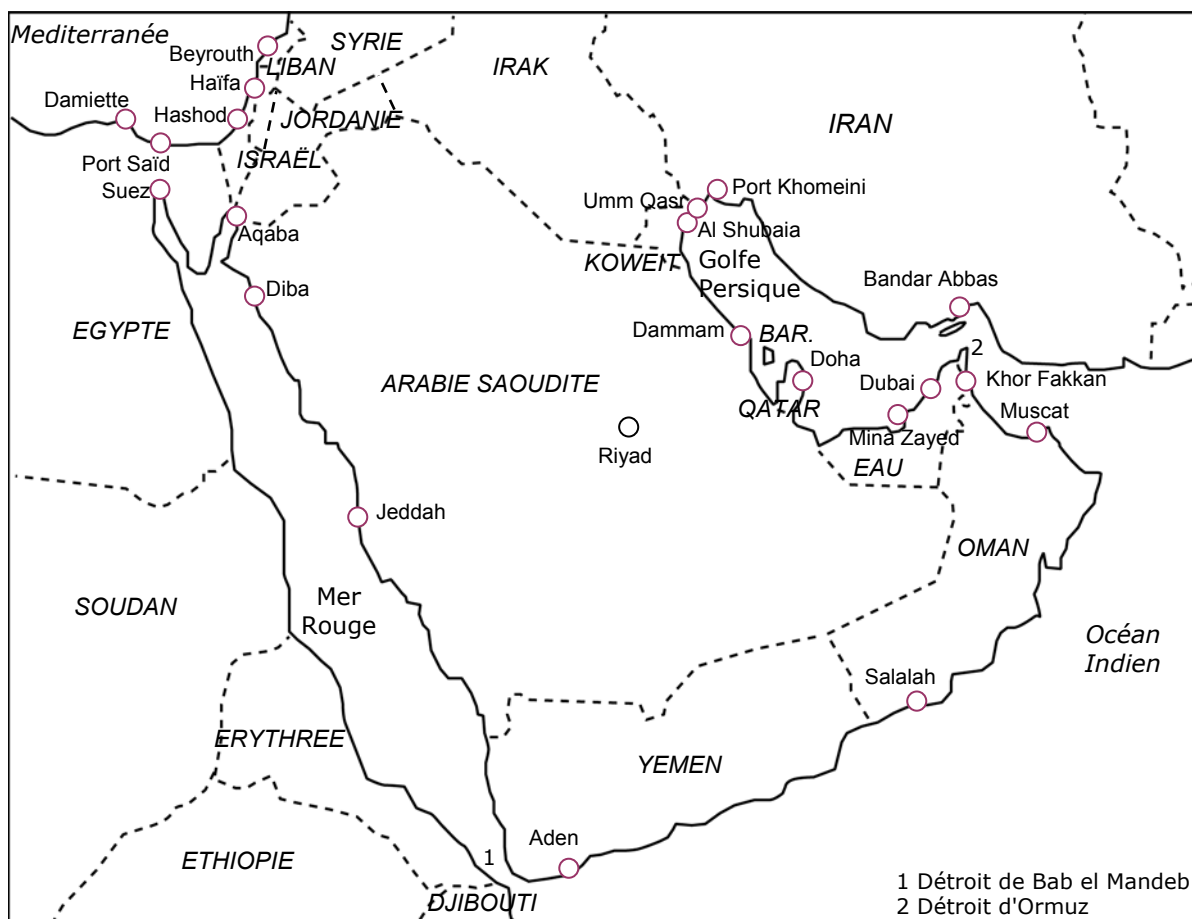
Plus au sud, les ports saoudiens de Diba et Jeddah couvrent les sous régions occidentales du plus grand Etat de la péninsule arabique. Jeddah manipule plus d'un million d'evp avec deux opérateurs : le Southern Terminal qui appartient à DPI et le Northern Terminal géré par une société locale. A moyen terme, le grand projet ferroviaire saoudien vise à relier Jeddah à la capitale Riyad et à la côte orientale du pays.

Passé le détroit de Bab el Mandeb, plusieurs routes maritimes divergent, une vers le Golfe persique, une vers la Côte Orientale de l'Afrique et une autre vers l'Asie, le sous continent indien et l'Extrême-Orient. Les ports des côtes de l'Océan Indien peuvent donc trouver une vocation de hubs. Sur la Côte africaine, Djibouti possède désormais un terminal concédé à DPI, qui devient un véritable opérateur régional.

Aden a bénéficié pendant un temps du statut de hub à l'initiative de Port of Singapore Authority Corp. (PSA). Cependant, l'attaque du pétrolier *Limbourg* a porté un lourd préjudice au port yéménite en renchérissant les taux d'assurance pour les escales à Aden. Et c'est désormais un terminal en très fort recul qu'a récupéré le gouvernement du Yémen après sa revente par PSA en 2003.

Toujours sur l'Océan Indien, dans le sultanat d'Oman, le port de Salalah est devenu depuis 1998 l'un des relais du système mondial de AP Moller et manutentionne en premier lieu le trafic de Maersk Sealand. Le terminal, qui profite de la désaffection d'Aden, a dépassé en 2003 les 2 millions d'evp manutentionnés.

### Les ports du Proche et le Moyen Orient



1 Détroit de Bab el Mandeb  
2 Détroit d'Ormuz

L'autre port du sultanat d'Oman est Muscat (Port Sultan Qaboos) et, si son trafic est essentiellement local, l'intérêt de MSC pourrait changer les choses. Plus au Nord, le port des Emirats Arabes Unis de Khor Fakkan joue lui le rôle de hub (ambition partagée par le port voisin de Fujairah). Ce terminal qui dépasse le million d'evp manipulés appartient comme celui de Sharjah, à l'est du détroit d'Ormuz, à la société Gulfainer.

Trafic en milliers d'evp des ports du Moyen Orient

	2001	2002	2003
Aden (Y)	0,377	0,383	1,550
Bandar Abbas (Ir)	0,602	0,735	0,992
Dubai (EAU)	3,501	4,194	5,151
Khor Fakkan (EAU)	1,089	1,266	1,450
Salalah (O)	1,187	1,215	2,00
Jeddah (AS)	1,186	1,366	1,780
Damman (AS)	0,489	0,562	0,632
Diba (AS)	0,702	0,713	0,766

Source autorités portuaires

Dans le Golfe persique, la capitale des EAU, Abu Dhabi, possède un port, Mina Zayed (233 000 evp en 2003) qui souhaiterait se développer. Cependant, le port de Dubai domine très largement, en formant le plus grand hub régional, au point d'être classé parmi les 20 plus grands ports à conteneurs au monde. Les deux terminaux appartiennent à DPI (Port Rachid et Jebel Ali) et ont manutentionné 5,6 Mevp en 2003. Un certain nombre d'armements font de l'escale de Dubai le point d'approvisionnement de l'ensemble du Golfe et ce rôle prépondérant a permis de donner des capacités de croissance à l'opérateur des Emirats. DPI a d'abord mené une croissance interne visant à obtenir des concessions dans divers ports de sa sphère d'influence naturelle de l'Océan Indien : Jeddah, Djibouti, Cochin et Visaka en Inde ainsi que Constantza (Roumanie). Le grand bond en avant a été permis en décembre 2004 grâce au rachat de l'opérateur américain CSX World<sup>2</sup> qui fait de DPI le cinquième opérateur mondial de manutention de conteneurs.

Les autres ports du Golfe persique n'ont que des vocations nationales. Doha, la capitale du Qatar, ne représentait que 123 000 evp en 2003. Sur la côte persique d'Arabie Saoudite, le terminal de Damman (King Abdul Aziz Port, 600 000 evp) est dans le giron de Hutchison Port International. Les ports du Koweït (Al-Shuwaikh, Al-Shuaiba) sont insuffisants et un projet est en cours sur l'île de Bybyan (850 M de dollars). Enfin, le port de Umm Qasr en Irak est encore loin de répondre aux besoins de trafic.

L'Iran est un Etat quelque peu différent, d'abord par ce qu'il compte 60 millions d'habitants et parce que sa marginalité politique n'empêche pas le développement industriel. Non seulement le marché

intérieur de ce pays doit se développer (notamment après l'adhésion à l'OMC) mais c'est aussi une voie de pénétration vers l'Asie Centrale. Pour la conteneurisation, le port le plus concerné est Bandar Abbas à l'entrée nord du Golfe persique. Dans la partie occidentale, Port Iman Khomeini devrait, à terme, connaître un développement dans un contexte de privatisation des infrastructures portuaires en Iran.

## Des armements comme lien vers le monde

Dans une région plus que troublée politiquement depuis plusieurs décennies, les Etats ont toujours été dans l'obligation de maîtriser eux-mêmes une grande partie de leur approvisionnement maritime. Ainsi, Israël, les pays du Golfe et l'Iran possèdent des armements actifs entre autre dans le conteneur et le *breakbulk*.

En 1976, les gouvernements d'Arabie Saoudite<sup>3</sup>, du Qatar, du Koweït, des Emirats Arabes Unis, de Bahreïn et d'Irak ont décidé de créer un armement commun sous le nom d'United Arab Shipping Company. L'armement, dont le siège est au Koweït, est classé depuis plusieurs années parmi les vingt cinq plus gros opérateurs mondiaux de conteneurs. Il s'agit néanmoins d'un d'armement régional qui a pris une ampleur mondiale en multipliant les services vers le Moyen-Orient (943 000 evp transportés en 2003).

Au début de l'année 2005, UASC était le 23<sup>e</sup> armement mondial en capacité. La flotte du groupe compte 33 unités (15% affrétées) mais pour la plupart de taille modeste (maximum 3 500 evp). Longtemps, l'armement a quasiment gelé sa capacité de transport autour de 70 000 evp. Cependant, la compagnie annonce une politique d'acquisition à venir de navires neufs avec 8 unités de 7 000 evp.

Confronté à un environnement politique hostile, l'Etat d'Israël a toujours compté avant tout sur lui-même. La compagnie nationale ZIM Israël National Company a été fondée en 1945, entre autre par l'Agence juive. La conteneurisation a été adoptée en 1972 et, dans les années quatre-vingt, ZIM est devenue l'un des principaux opérateurs mondiaux (12<sup>e</sup> armement en 1995). La compagnie détenue par Israël Corporation (holding de privatisation d'ex-sociétés publiques) a été partiellement acquise en février 2004 par le Group Ofer (57,33%) pour la somme de 236 millions de dollars.

ZIM est un acteur global indépendant qui réalise aujourd'hui 90% de son activité en dehors des échanges nationaux d'Israël. Les services couvrent les principaux marchés mondiaux avec une flotte conteneurisée de 89 unités (46% affrétés en janvier 2005, 202 472 evp de capacité). Le programme de construction comprend 15

<sup>2</sup> La société possède des terminaux Honk Kong, à Tianjin et Yantai (Chine), Caucedo (République Dominicaine), Puerto Cabello (Venezuela), Adélaïde (Australie).

<sup>3</sup> L'Arabie Saoudite possède aussi une compagnie nationale, NSCSA, présente jusqu'en 2003 dans le secteur conteneurisé. Depuis, cette activité est devenue plus réduite avec seulement 4 navires mixtes conteneurs-rouliers en même temps que la compagnie se diversifiait sur la chimie et le pétrole.

navires de 4 500 ou 5 000 evp de capacité pour la somme de 650 M USD.

L'armement Islamic Republic Iran Shipping Line (IRISL) a été fondé avant le changement de régime de 1978. Là aussi, l'armement sert de lien national avec le monde. Il développe également son activité plus largement dans le Golfe persique et l'Océan Indien. Au fil des années, la flotte multi-activités de IRISL s'est agrandie (55 navires, 6% affrétés) et devrait continuer à un rythme régulier (5 navires en commande).

En 2005, l'armement iranien est devenu le 25<sup>e</sup> armement mondial (53 532 evp de capacité) alors qu'il n'était que 59<sup>e</sup> en 1999. En novembre 2004, le gouvernement a annoncé la privatisation à 51% de IRISL et National Iranian Tanker Co à la bourse de Téhéran. Il donne ainsi des moyens supplémentaires à ses armements représentatifs ses armements nationaux capables de maîtriser leur marché régional autour d'un réseau réduit mais parfaitement maîtrisé.

### Les armements pétroliers

Les grands pays exportateurs de pétrole du Moyen-Orient gèrent des flottes pétrolières qui peuvent être importantes mais dont le rôle dans le commerce international est en déclin sur le long terme (ce sont aujourd'hui les armements indépendants qui contrôlent le plus de navires). Les trois plus importantes compagnies sont Vela (Arabie Saoudite, 6.2 Mtpl), NITC (Iran, 5.1 Mtpl) et KOTC (Koweït, 3.6 Mtpl) tandis que la plupart des autres armements exploitent des tonnages qui oscillent généralement entre 500 et 800 000 tpl.

Les principales compagnies de tankers du Moyen Orient

pays	création	compagnies
Arabie Saoudite	1984	Vela
	1986	Arabian Chemical Carriers - ACC (intérêts privés)
	1986	National Chemical Carriers - NCC (filiale NSCSA)
E.A.U.		Dubai Shipping Co - DSC
	1975	Abu Dhabi National Tankers Co - ADNATCO National Gas Shipping Co - NGSC
EAU-Oman	2004	Gulf Energy Maritime - GEM
Oman	2003	Oman Shipping Co - OSM
Qatar	1992	Qatar Shipping Co - Q ships
Koweït	1957	Kuwait Oil Tankers Co - KOTC
Iran	1955	National Iranian Tankers Co - NITC
		Pars Petrochemical Shipping Co
Irak	1972	Iraqi Oil Tankers Co - IOTC
International	1973	Arab Maritime Petroleum Transport Co - AMPTC

Source : ISEMAR

Ces flottes transportent une partie des exportations d'hydrocarbures des pays dont elles dépendent. Le transport maritime est un moyen de préserver une partie de ce qui fonde l'indépendance nationale, à savoir la maîtrise des vecteurs du commerce extérieur. Ainsi, Vela assure environ la moitié des exportations de brut d'Arabie Saoudite et la KOTC

transporte plus ou moins 20% des hydrocarbures du Koweït. Les grandes flottes des Etats producteurs de pétrole du Moyen-Orient sont majoritairement composées de grandes unités d'au moins 100 000 tpl, réservées au transport du pétrole brut. L'âge des navires en circulation est très différent selon la politique des compagnies. Ainsi, si la très grande majorité des pétroliers de NITC actuellement en service a été construite en 2000 et 2003, la moitié des pétroliers de Vela est sortie des chantiers entre 1993 et 1994 et ceux de l'ADNATCO (E.A.U., 9 navires pour 297 000 tpl) atteignent ou dépassent les 20 ans d'exercice. Par ailleurs, certains armements sont engagés dans des opérations de renouvellement de flotte comme KOTC qui avait 9 navires en commande en 2004.

En règle générale, la prospection, l'extraction et la commercialisation des ressources du sous-sol sont contrôlées par une société étatique et la compagnie maritime en charge des transports est filialisée. On compte peu de compagnies privées mais la croissance des échanges de gaz modifie quelque peu cette donne. Les marchés gaziers sont une nouvelle source d'opportunité pour les pays du golfe arabo-persique, mais le transport de gaz naturel liquéfié demande une expertise qui leur fait encore défaut. Dès lors, on voit se multiplier les montages coopératifs.

Les méthaniers mis en service sont gérés dans le cadre de joint-ventures associant les sociétés gazières qui produisent et commercialisent le gaz, les maisons de commerce asiatiques, les multinationales pétrolières, gazières et électriques et les armements spécialisés sur ce créneau. On remarque tout particulièrement les flottes de NGSC (E.A.U., 8 méthaniers) et de Q-Ships (Qatar, 9 méthaniers) qui se développent avec la mise en valeur des champs gaziers, notamment au Qatar (projet Qatar Gas / Conoco Phillips).

Flux de GNL en milliards de m<sup>3</sup> en 2003

	Japon	Corée du Sud
Qatar	9.05	7.89
Oman	2.16	6.50
E.A.U.	6.87	-

(Comparaison trafic Algérie / France : 9.2) Source : BP 2004.

Le Proche / Moyen Orient forme un "Sud" un peu particulier parce que situé à la charnière de l'Europe et de l'Asie et surtout parce que la rente pétrolière le place dans une situation de forte consommation. Israël et l'Iran forment deux exceptions économiques. L'apaisement des problèmes politiques permettra de donner à ces Etats des performances économiques que leur potentiel permet. Ports et armements régionaux ne peuvent que suivre cette évolution.

Paul TOURRET

Synthèse réalisée avec le soutien de l'Union européenne  
(fonds européens de développement régional)

Février 2005 - ISSN: 1282-3910 – Dépôt légal : mois en cours  
Directeur de la rédaction : Paul TOURRET