



Les ports et les armements du Maghreb

Les Etats du Maghreb vivent dans une relative insularité, séparés de l'Europe par la mer et par les vides désertiques de l'Afrique et du Proche-Orient. La mer est donc essentielle à leur économie. Les exportations de matières premières, les flux de l'industrie textile, l'approvisionnement en biens manufacturés et les voyageurs sont autant de faits économiques indissociables du transport maritime de ces Etats. Cependant, comme pour d'autres régions du monde en développement, les ports du Maghreb souffrent de la faiblesse des moyens de développement et tendent à devenir des freins aux économies nationales alors même que la conteneurisation modifie de plusieurs façons le paysage maritime et portuaire. Plus généralement la globalisation et les accords de libre échange obligent à la mutation de l'économie des Etats maghrébins et représentent aussi un aiguillon utile aux changements des ports et armements d'Afrique du Nord.

La nature des flux maritimes

Pour des raisons historiques multiples, les expériences économiques du Maroc et de la Tunisie d'une part et de l'Algérie, d'autre part, sont bien différentes. La guerre d'indépendance, l'économie étatiste et les violences des années quatre-vingt-dix sont autant d'éléments qui ont largement freiné le développement de l'Algérie. Cependant, le pays bénéficie actuellement d'une rente énergétique stimulée par la flambée des prix du pétrole. A défaut de reconstruire rapidement une économie industrielle sinistrée et une agriculture limitée, les revenus énergétiques peuvent alimenter la politique d'Etat et relancer le pays sur de bons rails (crédibilité financière internationale, croissance intérieure...).

La normalisation de la vie politique depuis quelques années et une meilleure conjoncture économique ont replacé l'Algérie dans le système économique mondial. Certes du point de vue des exportations, le pétrole et, maintenant, surtout le gaz représentent 97% des recettes du pays. Une partie de ces productions est exportée par les ports spécialisés de Arzew et Skikda mais à l'avenir, les gazoducs vers l'Espagne (Medgaz) et l'Italie (Gelsi) représenteront une part conséquente des flux vers l'Europe.

La reprise économique stimule les importations de biens manufacturés. L'Europe et plus spécialement la France (25% des importations en forte croissance¹) représentent le plus gros marché d'approvisionnement (conteneurs et rouliers). A cela s'ajoute un phénomène d'importation informelle, le "commerce parallèle"², pratiqué par des voyageurs réguliers des lignes de ferry depuis l'Espagne et la France. Enfin, l'Algérie est, comme le reste de la planète, consommatrice de produits chinois et les armements œuvrent à l'intégrer aux réseaux conteneurisés.

Le Maroc et la Tunisie grâce à leur stabilité politique et leur intégration dans l'économie de marché sont des partenaires anciens de l'Europe. A la différence de l'Algérie, les deux pays ne peuvent pas s'appuyer sur une rente pétrolière et les exportations de phosphates

et dérivés (Maroc 1^{er} exportateur mondial) ne sont pas de la même valeur que le pétrole et le gaz.

Outre le tourisme, les deux pays se sont orientés sur des activités liées aux marchés proches de l'Europe. Le Maroc exporte ses productions agricoles (primeurs, agrumes) qui alimentent d'importants flux par navires conteneurs, polythermes, ou rouliers. Le second axe repose sur le textile. Le Maroc et la Tunisie sont depuis presque trois décennies des lieux d'assemblage de la confection européenne ainsi les services maritimes transportent dans un sens les tissus et dans l'autre les produits finis.

La fin de l'accord multifibres en 2005 a libéralisé le commerce mondial de vêtements au profit d'une Chine surproductrice à bas coût. Le Maroc comme la Tunisie doivent rester compétitifs. Une partie de la solution réside dans le lien étroit et réactif avec les entreprises européennes. La proximité permet de produire pour les réassortiments rapides de petites séries et de suivre les collections des marques à la différence de la production chinoise de masse bon marché commandée par la grande distribution européenne et américaine.

Le transport maritime transméditerranéen est en grande partie lié à ces flux industriels de textile (auxquels s'ajoutent aussi des filières mécaniques et électroniques d'assemblage)³. Enfin, il ne faut pas oublier l'énorme marché maritime des passagers (1,2 M Marocains, 500 000 Tunisiens, 700 000 Algériens) qui transitent par l'ensemble des ports méditerranéens de Cadix à Trapani.

Le contexte portuaire méditerranéen

Outre les vraquiers pour les pondéreux, les services rouliers ont longtemps représenté l'outil maritime le plus adapté au lien rapide transméditerranéen (alimentaires, textiles, biens manufacturés). La conteneurisation, d'abord développée pour des liens plus longs depuis l'Europe du Nord, gagne la Méditerranée européenne

¹ En 2004, l'Afrique du Nord représentait 15% du trafic conteneurisé, 10% du trafic marchandises générales du Port de Marseille.

² *Le Monde* 12 août 2004

³ Les flux de véhicules avec l'Europe sont importants avec une part conséquente pour les véhicules d'occasion. En septembre 2005, le gouvernement algérien a limité l'âge des véhicules importés à trois ans privant les opérateurs rouliers d'une partie de leur marché.

d'autant plus que les produits asiatiques nourrissent la croissance des trafics.

Les opérateurs rouliers revendiquent la performance et la souplesse de la solution mer – route pour l'Afrique du Nord. Néanmoins, la conteneurisation gagne des parts de marché dans les ports maghrébins même si leur fonctionnement, parfois chaotique, empêche souvent la rationalisation des espaces portuaires entre les modes. Ainsi, Rades en Tunisie, en 2004, a manutentionné, 175 000 remorques pour 279 000 conteneurs et au Maroc, le conteneur reefer réduit progressivement la part du conventionnel sous température contrôlée.

La conteneurisation offre des solutions de massification qui sont encore peu utiles sur le marché maghrébin et crée des problèmes logistiques nouveaux (stockage, gestion des vides) qui ne peuvent être gérés que par des opérateurs connaissant bien le marché. Ainsi, les armements européens, (CMA CGM, MSC, Maersk) s'attaquent aux marchés algériens réduisant progressivement la place des petits armements européens actifs sur certaines lignes.

Pour les pays du Maghreb, la conteneurisation représente une nouvelle opportunité économique. Jusqu'à présent, les hubs avaient été installés par les opérateurs dans la partie européenne de Méditerranée (Algéciras, Valence, Cagliari, Gioia Tauro, Tarente, Marsaxlokk), et ils sont devenus les pivots des lignes des grands opérateurs mondiaux (Maersk, MSC, CMA CGM, Evergreen). Cependant, pour beaucoup d'acteurs des marchés nord africains, la France conserve son rôle traditionnel d'interface y compris sur les approvisionnements d'Asie.

Les hubs du Sud de l'Europe seront congestionnés dans un contexte de doublement des trafics durant la prochaine décennie. Les opérateurs sont demandeurs de nouvelles solutions logistiques de transbordement et les Etats ont intégré l'intérêt économique de ce marché. A l'image de l'Egypte à l'extrémité Est du bassin méditerranéen, le Maroc est déjà engagé dans cette voie alors que la Tunisie souhaite offrir à terme une solution en Méditerranée centrale.

Le Maroc

Tanger et, dans une moindre mesure Nador, traitent essentiellement les flux des services rouliers et ferries méditerranéens plus ou moins longs. Casablanca est un port généraliste où se concentrent les trafics de céréales et les produits industriels d'importation, le phosphate d'exportation et les conteneurs originaires, pour bonne part, d'Europe du Nord. Les autres ports possèdent des trafics vraciers (pétrole à Mohammedia, dérivés phosphatés et engrais à Jorf Lasfar et Safi, phosphate à Laayoune). Le trafic conteneur de Casablanca approche les 500 000 evp et l'objectif à court terme se situe à 700 000 evp avec une obligation de modernisation du travail (productivité, compétitivité, sécurité, qualité) admise par l'autorité portuaire⁴.

La concurrence nationale en matière de conteneur va venir de Tanger Méditerranée. En 2001, le Maroc s'est

engagé dans la construction d'un nouveau port à l'est de la ville de Tanger pour un coût de 1 Mds \$. Ce port multifonction (pétrole, conteneur, roulier, céréales) repose sur une ambitieuse stratégie de développement, d'un grand port de transbordement et d'échange (4 M d'evp de capacité) adossé à une zone franche⁵ logistique, commerciale et industrielle de 500 km².

La première concession de terminal à conteneurs (ouverture 2007) a été attribuée en novembre 2004 à un partenariat entre AP Moller et la société marocaine Akwa. A l'automne 2005, la seconde concession a été attribuée à un consortium formé par CMA CGM, Eurogate, COMANAV, MSC. L'attribution des concessions marque autant l'échec des sociétés asiatiques (Evergreen et Hutchison) que la mainmise des acteurs européens déjà largement présent en Méditerranée.

Le développement du nouveau port a été l'occasion de s'engager dans une réforme portuaire nécessaire. L'Office d'Exploitation des Ports va être divisé en deux entités, d'une part l'Agence nationale portuaire chargée des fonctions régaliennes et de l'attribution des concessions, et d'autre part la Société d'exploitation des ports dédiée aux activités commerciales dans un contexte concurrentiel⁶. En outre, un certain nombre de terminaux serait privatisé (quais céréaliers, terminal à conteneurs Tarik à Casablanca).

Trafics des ports marocains en 2004

	M de tonnes	Nbr. evp	M de pax.
Nador	2,520	-	0,901
Tanger	3,872	22 000	2,712
Casablanca	22,394	492 000	0,142
Mohammedia	9,376	-	-
Jorf Lafar	12,191	-	-
Safi	4,930	-	-
Agadir	2,171	41 000	0,089
Laayoune	3,364	-	-

Source : Office d'Exploitation des Ports

La Tunisie

L'activité portuaire tunisienne est plus réduite que celle de ses voisins en l'absence de gros volumes pétroliers et des flux d'import plus limitée. Les deux ports de la région de Tunis, La Goulette et Rades, concentrent presque le tiers du trafic national et l'essentiel des conteneurs, des remorques et des passagers. Au Sud, Gabes, Sfax et La Skhira⁷ assurent les exportations de pétrole, du phosphate et de ses dérivés.

Du point de vue des conteneurs, l'objectif gouvernemental est d'atteindre les 700 000 evp dans un contexte de libéralisation des services portuaires et de mise en concession des terminaux et d'un port (Zarzis). En terme de travaux et projets, l'effort tunisien porte avant tout sur l'extension du port de Rades (capacité de 400 000 evp en 2010, 700 000 evp en 2020). Ce port, essentiellement aménagé pour les trafics rouliers, doit

⁵ La zone franche a été concédée à la société Jebel Ali Free Zone du groupe Dubai Port International.

⁶ Journal de la Marine Marchande, 3 juin 2005.

⁷ La Compagnie de Transport par Pipe-Line au Sahara (TRAPSA) gère le port de La Skhira, les autres étant placés sous l'autorité de l'Office de la Marine Marchande et des Ports.

⁴ Colloque sur la conteneurisation, Bejaïa, 2 juillet 2005

assurer sa transformation en port à conteneur. Un nouveau terminal et une plate forme logistique vont donc être aménagés.

La Tunisie est consciente de l'opportunité que représente le transbordement. A présent, l'offre de terminal en Méditerranée centrale est limitée et certains armements seraient intéressés par une nouvelle solution. Un projet repose sur la construction à la fin de la décennie d'un terminal de transbordement en eau profonde, à Enfldha, pour un coût de 400 M \$.

Trafics des ports tunisiens en 2004

	M de tonnes	Nbr. evp
Bizerte	4,397	
Gabes	4,048	
La Goulette	0,949	14 000
Rades	5,136	279 000
Sfax	4,242	14 000
La Skhira	5,000	
Sousse	1,429	1 752

Source : Office de la Marine Marchande et des Ports

L'Algérie

En Algérie, un nombre important de ports se partagent la façade maritime. Les ports principaux sont ceux traitant les exportations énergétiques (Arzew, Skikda, Bejaïa). En 2004, l'Algérie a exporté 91 Mt de produits énergétiques (97% des exports). Le reste de l'activité est donc consacré aux importations de vrac alimentaires, de produits industriels bruts et semi finis, et de biens manufacturés. Les ports des principales villes côtières (Alger, Oran, Annaba) sont tous intégrés dans les services transméditerranéens rouliers (passagers et camions) et conteneurs.

Aujourd'hui, seul le port d'Alger traite des trafics importants de conteneurs. Les ports algériens bénéficient d'une bonne couverture de la part des armements conteneurs européens, CMA CGM et MSC, Taros, Contemar... qui assurent des services directs depuis le nord de la Méditerranée alors que des liens avec les hubs de Algéciras (Maersk), Valence (MSC) et Malte (CMA CGM) mettent en connexion les flux Est – Ouest.

Trafics des principaux ports algériens en 2004

	M de t.	hydrocarb.	Nbr. evp	M de pax.
Alger	10,120	2,337	419 000	356 000
Annaba	4,634	0,239	nd	18 000
Oran	3,143	0,099	119 000	247 000
Arzew	62,560	52,453		
Bejaïa	12,833	8,436	50 039	38 000
Skikda	22,476	28,107	22 000	43 000
Djen Djen	1,390			

Source : Ministère des transports algérien

Lors d'un colloque sur la conteneurisation à Bejaïa en juillet 2005, le ministre des transports algériens admettait le mauvais état du secteur des transports (manque d'efficacité, cadre réglementaire inadéquat, confusion du rôle de l'Etat). A l'heure où la croissance économique et les échanges se développent de manière rapide, le système portuaire est un frein réel pour le pays. L'Etat doit déployer un effort

global de modernisation des ports pour améliorer l'accueil des navires (quais trop petits) et le traitement des marchandises (organisation du travail, productivité, équipement, espace, contrôle). L'ouverture aux opérateurs privés de certains services portuaires est un premier pas avec peut-être au 1^{er} janvier 2006 une réorganisation du secteur portuaire visant la séparation des activités commerciales des missions de service public.

Le port d'Alger, principal port du pays, est, à l'évidence, inadéquat à la croissance du trafic. L'attente des navires en mer (y compris pour les porte-conteneurs) et des produits à quai est préjudiciable aux performances du port et aux attentes des chargeurs. La congestion portuaire est générale et oblige à une politique rapide d'investissement et de modernisation devant s'étaler jusqu'en 2015.

A Alger, après la dotation du premier terminal en portiques, un nouveau terminal de capacité de 500 000 evp (42 ha) va permettre le doublement du trafic en 2010. En outre, l'Entreprise portuaire veut limiter l'usage des terrains du port aux seules activités commerciales et la professionnalisation des acteurs portuaires.

La rareté du stockage a amené CMA CGM et Sud Cargos à développer, chacun, un port sec à Rouïba. Associé à la Société Nationale des Transports Ferroviaire et à un transporteur routier, CMA CGM utilise un terrain de 47 ha à l'est d'Alger et une augmentation de surface est en cours. Déjà, les partenaires franco-algériens projettent le développement de deux autres sites, aux deux extrémités est – ouest du pays.

Parmi les ports algériens, Bejaïa se fait remarquer par ses efforts de qualité. Abdelkader Boumessila, directeur général de l'entreprise portuaire de Bejaïa veut organiser son port sur les modèles les plus modernes (Partenaires n°47, octobre 2004). Pour répondre à cette ambition, Bejaïa est associé en joint venture avec la société singapourienne Portek pour gérer le terminal conteneur avec pour objectif est de multiplier par trois le trafic à court terme. Par ailleurs, d'autres ports, envisagent une entrée en bourse comme Skikda afin de développer son activité pétrolière comme opérateur commercial.

Les Etats au secours des compagnies nationales

En 1998, la Tunisie a opté pour la libéralisation complète du transport maritime avec notamment la fin de la conférence pour les liaisons avec la France⁸. En conséquence, La Compagnie Tunisienne de Navigation (CTN) a été restructurée pour affronter la concurrence française et italienne sur le secteur roulier⁹. L'armement domine très largement le secteur des passagers face à la SNCM et à quelques armements italiens (à l'exception de Tirrenia partenaire de la CTN). La privatisation de la CTN, qui opère 9 navires dont 5 en propriété, n'est pas à l'ordre du jour.

⁸ Progressivement les trois pays d'Afrique du Nord ont abandonné la pratique de partage des marchés entre les armements publics et des partenaires européens.

⁹ Après l'achat de Delmas et la revente des parts de la SNCM durant l'été 2005, Sudcargos est entièrement contrôlé par CMA CGM (déjà propriétaire de Delom devenu opérateur de slot).

En Algérie, face aux difficultés générales du secteur de la marine marchande, le gouvernement a souhaité, en 2003, engager une privatisation de la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation (CNAN). Créé en 1963, l'armement public avait déjà perdu l'activité pétrolière en 1982 avec la création de Hyproc¹⁰ et en 1987 le secteur des passagers avec la création de l'Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs devenu ENTMV – Algérie Ferries.

En 2004, l'Etat algérien a choisi de réinvestir dans l'armement avec l'effacement de la dette et un plan d'investissement 2005 – 2010 de 150 M \$ pour l'achat de tous les types de navires parallèlement à une réduction importante de la flotte. Ainsi, l'armement national doit pouvoir affronter la forte concurrence des armements européens intéressés par le conséquent marché d'importation algérien¹¹.

La CNAN a été scindée en plusieurs filiales dont une active en France et en Espagne dans les secteurs roulier (Roro Express). La concurrence est représentée par les Français de Sudcargos et la petite compagnie privée franco-algérienne SAFINA. Néanmoins, la CNAN n'est pas sortie de la zone de turbulence. La presse algérienne¹² témoigne de l'héritage de la gestion catastrophique de la flotte avec de nombreux arrêts techniques et saisies conservatoires qui amputent lourdement la trésorerie de l'armement public.

Via CNAN Maghreb Line, le groupe CNAN Spa s'est positionné sur le secteur des passagers et se trouve en concurrence avec l'autre entreprise publique EMTMV – Algérie Ferries. Leader d'un marché qui intéresse aussi fortement la SNCM et Tramediterranea, ENTMV a rajeuni sa flotte avec deux nouveaux navires en 2004 et 2005 en la maintenant à huit navires.

Les armements publics dans le secteur des passagers

Pays	trafic pax. 2004	Armements	% marché
Tunisie	532 000	CTN	69%
Algérie	766 000	ENTMV CNAN	64% 5%
Maroc	3 647 000	Comanav Limadet	15% 11%

Source : autorités maritimes

La situation marocaine est plus concurrentielle. En effet le groupe public COMANAV¹³ (augmenté de Limadet depuis 2003) ne représente qu'un quart du trafic national de passagers (le plus gros du Maghreb). Il affronte de nombreux opérateurs marocains et espagnols présents sur le secteur des passagers du Détroit de Gibraltar¹⁴. La concurrence marocaine est constituée de la COMARIT du groupe norvégien Fred Olsen et de la société privée IMTC. Sur la France, les trois compagnies marocaines mettent en œuvre des lignes passages et frets qui affronte la dure

concurrence de la solution routière via l'Espagne. Le Maroc compte encore des armements spécialisés dans les produits frais polythermes ou les conteneurs dont Dextra Magrheb repris récemment par CMA CGM.

Positionnement des armements marocains

Détroit de Gibraltar (roulier et passagers)	COMANAV - Limadet COMARIT IMTC
Nord Europe (conteneurs)	COMANAV (en association) IMTC (en association)
Italie (conteneurs)	COMANAV (en association)
France (roulier pur) Marseille Port Vendres	COMANAV (en association) IMTC
France (passagers) Sète Sète, Port Vendres	COMARIT COMANAV

En 2001, la COMANAV était en faillite virtuelle (en partie à cause de pratiques frauduleuses) obligeant l'Etat marocain à une première recapitalisation (14 M €) puis une seconde en 2003 (30 M €). Cette dernière a été accompagnée d'un plan social, de cessions d'actifs maritimes et portuaires, de la restructuration de la flotte et d'une réduction des coûts. Détenue pour moitié par l'Etat, le groupe COMANAV est inscrit dans la liste des entreprises marocaines à privatiser.

Le Maghreb maritime et portuaire doit se mettre au niveau des enjeux commerciaux et de la concurrence. Les ports (y compris dans leur volet douanier) ne doivent pas être l'un des freins de l'économie nationale. Ils peuvent aussi être des instruments de développement dans le cadre international du trafic de conteneurs. L'Afrique du Nord possède des atouts pour offrir de nouveaux sites de transbordement. Le projet Tanger Méditerranée permet déjà au Maroc d'entrer dans cette catégorie et la Tunisie en est encore au stade des projets.

L'économie algérienne en reconstruction et la révision du positionnement industriel de la Tunisie et du Maroc (notamment vis-à-vis du textile) nécessitent des instruments de transports adaptés aux enjeux. Les réformes nationales portuaires, la modernisation des ports et l'assainissement financiers des armements publics sont des bases fondamentales pour maintenir et développer les outils nationaux aux niveaux des exigences de compétitivité et de rentabilité internationale. D'origine publique ou privée, les outils nationaux devront s'intégrer aux stratégies des grands acteurs internationaux (manutentionnaires, armements) pour construire le volet sud maritime de notre espace Euro méditerranéen.

Paul TOURRET

Complément cartographique sur notre site www.isemar.asso.fr

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

¹⁰ Hyproch Shipping Company est depuis 1997 contrôlée par la Société nationale de valorisation des hydrocarbures.

¹¹ En mars 2005, la compagnie CALTRAM détenue par l'Algérie et la Libye depuis 1974 a été mise en liquidation pour faillite.

¹² *El Wattan* 12 juin 2005.

¹³ Les vracs secs et le pétrole ont été scindés en 1985. Par contre, la COMANAV contrôle aussi 51% de la SOMAT (Sénégal).

¹⁴ Durant un temps la concurrence a été relative. En 2004, la régulation de la concurrence espagnole a condamné six opérateurs de la ligne Algé-ciras – Tanger pour entente tarifaire.