HAL
open science

La Méditerranée sous le regard de la conteneurisation

Nora Mareï

To cite this version:

Nora Mareï. La Méditerranée sous le regard de la conteneurisation. 2014, 4 p. halshs-01247092

HAL Id: halshs-01247092

https://shs.hal.science/halshs-01247092v1

Submitted on 21 Dec 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

ISEMAR
INSTITUT SUPÉRIEUR D'ÉCONOMIE MARITIME
NANTES - SAINT NAZAIRE

Note de Synthèse N°163

Mars 2014

La Méditerranée sous le regard de la conteneurisation

Lieu d'éclatement idéal entre Europe, Afrique et Moyen-Orient, la Méditerranée retrouve une place de centre du monde grâce à la consolidation de sa position sur les marchés conteneurisés. Sur les points de passage obligés, Suez, Gibraltar et Bosphore, les trafics conteneurisés prennent leur envol pendant que la concurrence est rude sur le reste du bassin. Ainsi, les ports méditerranéens se modernisent et s'internationalisent au rythme de l'extension des terminaux à conteneur. Ce mouvement est à peine ébranlé par la crise et les soubresauts politiques qui n'épargnent pourtant pas les économies méditerranéennes.

Une nouvelle méditerranée portuaire

Depuis le percement du canal de Suez à la fin du XIXe siècle, la Méditerranée devient un goulet majeur des routes maritimes entre Europe, Asie et Afrique. Aux grandes routes impériales vers les Indes, s'ajoutent après la Seconde Guerre mondiale, une partie de la capture des pétroles du golfe Persique pour les besoins européens, comme aujourd'hui les flux de produits manufacturés échangés avec l'Extrême-Orient. Si les acteurs du jeu géopolitique ont changé à chacune de ces grandes périodes, les places stratégiques demeurent. L'Espagne, le Maroc, Gibraltar, Malte, Chypre, l'Egypte, hier têtes de pont et relais des prétentions européennes, deviennent aujourd'hui des lieux à haute valeur commerciale comme *hub.*

Les acteurs de cet échiquier sont désormais les grands armateurs et opérateurs maritimes pour qui cette mer reliant l'Europe, l'Afrique et l'Asie est un passage nécessaire par lequel défile une grande partie de la flotte internationale. Aujourd'hui, 90 000 navires fréquentent les eaux du détroit de Gibraltar chaque année, plus 17 500 celles du canal de Suez et 40 000 passent par le Bosphore. Si ces trafics ont cru tout au long du XXe siècle, le développement portuaire régional est plus récent. Ce n'est pas avant les années 1960 que les trafics de ports comme Gênes, Tarente, Marseille-Fos ou encore Algeciras se consolident autour de politiques d'industrialisation.

Ainsi, encore aujourd'hui près de la moitié du trafic d'Algeciras est imputable aux vracs liquides (39%) et à moindre degré aux vracs secs (5%) ; à Marseille-Fos, les vracs prennent une place plus importante encore avec 70% pour les vracs liquides et 16% pour les vracs secs ; ou à Tarente, promu premier port italien devant Gênes, 69% de son trafic sont liés aux vracs industriels (16% pour les vracs liquides, 53% pour les vracs secs).

Pourtant, ce ne sont pas les traces de cette industrialisation lourde qui alimentent notre intérêt mais des décisions plus spectaculaires, inaugurées par l'arrivée de l'armement Sealand en 1975 à Algeciras. D'autres lui emboiteront le pas et participeront à la conteneurisation d'abord puis à la mondialisation des réseaux maritimes méditerranéens ensuite : Maersk en 1986 à Algeciras, en 1995 à Gioia Tauro, en 2000 à Port-Saïd, en 2007 à Tanger-Med ; Hutchison Port Holding à Barcelone depuis 2004; Cosco au Pirée depuis 2008, Hanjin Shipping en 2010 à Algeciras, *etc*. L'arrivée du conteneur en Méditerranée plonge alors ce bassin dans un contexte maritime nouveau qui modifie sur la longue durée les organisations spatiales, économiques et politiques du bassin.

De ce point de vue, le canal de Suez a joué un rôle décisif, non seulement parce qu'il est bien placé entre l'Europe et l'Asie, mais aussi parce que ses dimensions lui permettent d'accueillir aisément les plus gros porte-conteneurs de la planète : son gabarit de 150 000 tpl environ en 1980 a été porté, par bonds successifs à 240 000 tpl en 2009. Ainsi, le trafic conteneurs de Suez peut être évalué à 398 millions de tonnes en 2012, soit 60% du trafic de Suez (contre 26,5% de trafic conteneurisé à Panama), alors que ce même trafic ne dépassait guère 42 millions de tonnes à Suez en 1985 pour 16,5% du trafic total du canal.

Le canal de Suez depuis Port-Saïd

Les *hubs* méditerranéens

Logiquement, les armements placent leurs *hubs* sur les routes qui sont les mieux alimentées. Sur la grande route Est-Ouest qui relie les différents pôles de la Triade, on peut estimer qu'en 2007, circulent près de la moitié des boîtes convoyées : 55 millions d'evp, dont 27,7 millions dans les deux sens des flux entre l'Europe et l'Asie. Il faut noter que pour la première fois en 2007, les échanges eurasiatiques devancent le puissant flux Asie-Amérique (20,3 M. d'evp). C'est donc sur cette route Europe-Asie, et singulièrement en Méditerranée, où la tentation de développer des *hubs* est forte.

Des terminaux, dont l'activité est artificiellement dopée par la logique des transbordements ont ainsi vu le jour : Algeciras, Gioia Tauro, Malte (Marsaxlokk), Valence, Le Pirée, Damiette, Port Saïd font partie du lot, avec des progressions proprement stupéfiantes. Par exemple, Gioia Tauro, ouvert en 1995, enregistre, dix ans plus tard, plus de 3,1 millions d'evp et talonne Algeciras, un des *hubs* les plus anciens du bassin. Tanger-Med, ouvert en 2007 enregistre dès 2010, 2 millions d'evp.

Le binôme portuaire Tanger-Med – Algeciras, organisé selon un registre de concurrence complémentarité fait ainsi figure de carrefour méditerranéen à partir duquel *interchange* et *feedrering* se déploient vers tous les continents de la planète. Ce carrefour cristallise également des changements majeurs en termes de gouvernance portuaire en Méditerranée : accélération de la vague de privatisation (Tanger-Med sur le modèle de Port-Saïd, est le premier port entièrement privé au Maroc) et forte concurrence des opérateurs asiatiques (arrivée d'Hanjin Shipping à Algeciras, Port of Singapour Authority - PSA à Tanger-Med II, …).

Les opérateurs asiatiques en Méditerranée (2012)

Opérateur portuaire	Ports
DPW (Emirats Arabes Unis)	Marseille, Tarragone, Alger, Djen-Djen, Gebze (projet)
HPH (Hong Kong)	Barcelone, Tarente, Alexandrie, El Dekheila
Cosco Pacific (Chine)	Le Pirée, Port-Saïd
Hanjin (Corée du Sud)	Algeciras
Portek (Singapour)	Bejaia
PSA (Singapour)	Mersin, Gênes, Venise, Tanger-Med II (à venir),

Sources : opérateurs portuaires

L'autre nœud majeur du bassin est situé au niveau du débouché septentrional du canal de Suez. Les ports égyptiens de Damiette et Port Saïd sont devenus les *hubs* incontestés de la Méditerranée Orientale. Passages obligés sur la route de Suez, ces ports ont vu leur trafic augmenter ces dernières années. Autour de Damiette et Port Saïd un réseau dense de lignes *feeders* alimente les ports israéliens, libanais, syriens et turcs. Damiette (0,75 M. d'evp en 2012 après avoir atteint 1,2 M en 2011), offre 8 postes à quai et un tirant d'eau de 14 mètres. Le port est desservi par les armateurs de l'alliance G6 (APL, Hapag-Lloyd, Hyundai Merchant Marine, Mitsui OSK Line, NYK Line, OOCL). Damiette est aujourd'hui dans une phase de modernisation et d'extension, en s'équipant de nouveaux portiques, en développant les trafics rouliers et en renforçant sa fonction de plate-forme logistique afin de rester compétitifs face au Suez Canal Container Terminal (SCCT) de Port-Saïd (3,6 M.d'evp au total en 2012 après un record de 4,3 M en 2011).

La société du SCCT, qui dispose d'une concession de 30 ans, a été créée en janvier 2000. Elle est actuellement aux mains d'APM Terminals (Maersk) et Cosco Pacific (Cosco) à hauteur respectivement de 55% et 20 %, le solde étant détenu par les Egyptiens. La première partie de ce terminal achevée en 2004 comprend un quai de 1200 m et de 60 ha pour une capacité de 2,7 M d'evp et accueille douze portiques superpostpanamax. La seconde partie du terminal, dont les travaux se sont achevés en 2012, permet de doubler les capacités portuaires. Ce nouveau port en eau profonde se hisse désormais au premier rang des ports à conteneurs de la Méditerranée et de l'Afrique et permet à Maersk avec Algeciras, Tanger-Med et Gioia Tauro de verrouiller tous les passages stratégiques de la Méditerranée.

Top 10 des ports à conteneurs de la Méditerranée (Millions d'evp, évolution 2002 - 2012)

	2012	2002	Taux d'évolution %
Valence	4,5	1,8	145
Algeciras	4,1	2,2	84
Port-Saïd	3,6	0,6	538
Ambarli	3,0	0,6	429
Le Pirée	2,7	1,4	95
Gioia Tauro	2,7	2,9	- 8
Marsaxlokk	2,5	1,2	104
Gênes	2,1	1,5	35
Tanger-Med	1,9	-	-
Barcelone	1,7	1,5	20

Sources : autorités portuaires

Les ports turcs et moyen-orientaux

Dans ce contexte, les ports de transbordement méditerranéens ne sont pas les seuls à profiter de l'axe maritime conteneurisé entre Europe et Asie. La Turquie, grâce à une politique maritime active (privatisation et extension des terminaux portuaires) connait une forte augmentation de ses trafics et consolide ainsi, auprès de l'Egypte, un rôle de puissance maritime du bassin oriental. En particulier, la région portuaire d'Istanbul s'est développée au point d'offrir un complexe multi-sites pour l'accueil des conteneurs grâce aux terminaux d'Ambarli (3 M. d' EVP en 2012), de Gemlik (0,7) d'Izmit

(0,6), Hayderpaya (0,15), et Gebse (acquis par DPW en 2008 et d'une capacité prévue de 1,3 M. d'evp). Cette région confirme ainsi un rôle de plate-forme d'éclatement vers les ports de la mer Noire et participe à la croissance globale du taux de transbordement des ports turcs passé de 15% en 2007 à 22% en 2011. Sur la côte méditerranéenne, le port de Mersin, cédé à une joint-venture entre la société turque Akfen Holding et PSA, confirme sa présence sur le marché du conteneur grâce à un taux de croissance de 12,2% entre 2011 et 2012 portant le trafic conteneurisé à 1,26 M. d'evp.

Ensuite, même s'ils sont hors du bassin, il est intéressant de considérer les ports de la péninsule arabique qui se développent sous l'influence directe de l'axe Suez-Gibraltar. Jeddah (Arabie Saoudite) affiche 4,7 M EVP en 2012, Salalah (Sultanat d'Oman) 3,6 M d'evp, Khor Fakkan et Dubaï (Emirats Arabes Unis) comptabilisent respectivement 3,5 et 13,2 M d'evp. Ce dernier se classe ainsi parmi les dix plus grands ports à conteneurs du monde grâce au terminal de Jebel Ali et participe fortement à la desserte de l'Afrique. L'Iran profite également de son débouché sur le détroit d'Ormuz avec le port de Shahid Rajaee (Bandar Abbas), adossé à une zone économique spéciale, et qui totalise 3,1 M d'evp en 2012.

Les chantiers en cours et à venir

La région portuaire méditerranéenne connaît ainsi un dynamisme exceptionnel caractérisé par le rôle croissant des pays hors de l'Union européenne dans ces organisations nouvelles. D'ailleurs, au risque d'une surcapacité, plusieurs pays sont engagés dans des projets ambitieux d'extension de leurs infrastructures portuaires. La construction en cours de Tanger-Med permettra d'amener le port à une capacité de 8 M. d'evp en 2015 et d'accueillir un nouvel opérateur asiatique sur le détroit, PSA. En Algérie, DPW prévoit de moderniser les terminaux conteneur d'Alger et de Djen Djen afin d'offrir une meilleure insertion de l'Algérie sur les marchés conteneurisés.

En Turquie, les travaux d'extension du port de Mersin devraient s'achever en 2014 et offriront une capacité supplémentaire de 3,9 M. d'evp en Méditerranée orientale. Le port d'Iskenderun, privatisé en 2011 (TIL) et concurrent sur ce même secteur, offre depuis cette année une capacité de 1,3 M. d'evp ; sans négliger la concurrence grecque et le projet de Cosco, installé au Pirée depuis 2009, d'amener les capacités du port à 6,2 M. d'evp. Enfin, lancé en 2012, le projet *East Port Saïd Port* a l'ambition pharaonique de porter les capacités du port à 11 M EVP en 2030 grâce à la construction d'un troisième terminal à conteneurs.

Des ports *ex-nihilo* devraient également voir le jour. La Tunisie mentionne, depuis plusieurs années, le projet d'Enfidha, calqué sur Tanger-Med, puisqu'il s'agit de construire un port en eau profonde adossé à une vaste zone économique et logistique. *Cap 2015*, complexe portuaire adossé à des zones d'activité, est le projet algérien de port nouveau qui devrait être situé au cap Djenet, à 50 km d'Alger. Enfin, déjà en chantier, le port de Candarli en Turquie (région d'Izmir) devrait bientôt voir le jour et offrir une capacité sous la gestion d'APM Terminals de 4 M. d'evp supplémentaires au système portuaire turc.

Le terminal APM T. d'Algeciras

La concurrence des ports traditionnels

La montée en puissance des *hubs* méditerranéens permet de distinguer deux types de port dans le bassin : d'une part, les *hubs* situés sur l'axe principal de navigation et affichant des taux de transbordement extrêmement élevés (tels que Algeciras avec 95 % de transbordement, Port Saïd 85 % ou Marsaxlokk 90%) et d'autre part, d'importants ports de chargement avec *hinterland* (tels Barcelone, Valence ou Gênes), capables de recevoir de grands navires *feeders* (2000-3000 EVP) et de fournir des services logistiques et d'expédition des marchandises vers leur arrière-pays, à l'instar des ports de l'Europe du Nord.

En Espagne, Valence est la principale porte d'entrée vers Madrid et l'*hinterland* nationale alors que Barcelone étend son activité ferroviaire jusqu'à Lyon grâce à la liaison *Barcelyon Express* opérée par Naviland Cargo, Renfe Mercancias et le port de Barcelone depuis 2009. La part du transport ferroviaire est passée de 2,6% en 2006 à plus de 11% actuellement au port de Barcelone, activité qui devrait encore progresser grâce au partenariat entre les autorités portuaires de Barcelone et l'opérateur français Novatrans pour élargir l'offre avec le terminal de Lyon et envoyer des conteneurs vers Perpignan, Toulouse, Paris et Lille (service TP Nova). La mise en service du terminal *Muelle Prat*, premier terminal semi-automatique opéré par Tercat (Filiale de HPH), devrait servir, grâce à 200 ha de terminaux supplémentaires, à imposer la place barcelonaise sur le marché du conteneur méditerranéen et européen. L'exemple catalan permet d'affirmer que c'est dans le développement du transport intermodal au Sud de l'Europe que les ports italiens, espagnoles ou encore ceux de l'Adriatique pourront trouver les voies d'un renforcement de leur activité dans le secteur du conteneur.

Enjeux et perspectives

La société néerlandaise de consulting maritime Dynamar estime les capacités de la région portuaire méditerranéenne à 70 M. d'evp et prévoit qu'en 2030, 114 millions de boîtes pourraient être traitées dans les ports méditerranéens. Ces perspectives et les évolutions spectaculaires actuelles de certains ports méditerranéens (trafics multipliés par six entre 2002 et 2012 à Port-Saïd, par cinq à Ambarli, par trois à Mersin, par deux à Ashod, Malte, Algeciras, Le Pirée…) interpellent quant au sens à leurs donner au regard des enjeux territoriaux qui existent sur ce bassin. La multiplication des travaux de modernisation des infrastructures portuaires et les projets de ports nouveaux reflètent la montée de la position stratégique méditerranéenne sur la scène maritime internationale ainsi qu'une certaine prise de conscience régionale de la nécessité de s'ancrer aux flux mondiaux.

Ces opérations sont accompagnées d'une ouverture des pratiques économiques (réformes portuaires, appel à l'investissement étranger) qui participe à l'attractivité internationale du bassin mais qui peut également servir le développement interne, comme peut le suggérer la progression globale (ro-ro, conteneurs, pétrole) des trafics intra-bassins et les projections de croissance de l'ordre de 18 %.

Le nouveau port marocain Tanger-Med est l'archétype de la modernisation portuaire au Sud du bassin et du positionnement stratégique d'un nouveau *hub* pour capter les trafics de transbordement. Les enjeux de développement régional et national sont également forts autour de ce port. Si le succès commercial de l'opération est incontestable : le port a attiré les plus grands opérateurs et manutentionnaires du secteur maritime (APM, CMA-CGM, Eurogate, MSC pour la phase 1 et APM et PSA pour la phase 2).

Sur le plan du développement local, le bilan n'est pas aussi spectaculaire. Ceci peut d'abord se lire dans les trafics : le commerce extérieur marocain n'est responsable que d'une partie infime du trafic global du *hub*, moins de 3 % pour les premières années d'exploitation du port. Il est cependant vrai que la zone franche *Tanger Free Zone* s'est meublée rapidement suite à la décision de création de Tanger-Med : cette zone comprend 300 ha de zone industrielle et 65 ha de zone logistique, elle accueille aujourd'hui près de 400 sociétés générant 40 000 emplois. Il est vrai aussi que la décision de Renault d'implanter une usine à Melloussa est directement liée à Tanger Med et que cette décision peut avoir d'indéniables effets d'entraînement : on parle de 6000 emplois.

La zone franche logistique *Medhub*, à peine commercialisée, connaît déjà ses premiers succès en 2008, dont la décision de CILSA, société de la zone logistique du port de Barcelone, de s'implanter sur 5 ha.

Toutefois, il faut aussi rappeler que les effets des zones franches sont limités par les principes mêmes de leur développement. La législation leur est extrêmement favorable : pas de droits de douane, pas de TVA, pas d'impôts sur les sociétés pendant cinq ans, pas de restriction en matière de rapatriement de capitaux ou de transactions en devises étrangères, le tout protégé par un préavis de vingt ans en matière de modification de la réglementation. Le modèle économique très extraverti en place à Tanger-Med, avec une législation permissive en termes d'embauches et de licenciements est en cause dans les mouvements sociaux qui ont touché le port en 2011-2012. Ils ont conduit à plusieurs jours de fermetures consécutifs et à une baisse des trafics en dessous de la barre des 2 M. d'evp. La concession du troisième terminal à conteneur de Casablanca à Marsa Maroc, l'opérateur public marocain, est peut-être une conséquence des conflits sociaux de Tanger Med, premier port entièrement privé au Maroc.

Malgré le succès en demi-teinte de Tanger-Med, la multiplication des travaux de modernisation des infrastructures portuaires et les projets de ports nouveaux montrent le désir de dupliquer ce modèle et pas seulement en dehors de l'Union européenne. L'installation d'une plate-forme de distribution par Hewlett Packard au port du Pirée va dans ce sens, l'entreprise profitant de l'exemption de TVA votée en 2013 concernant les marchandises qui transitent par le port grec.

La normalisation des pratiques portuaires sur le bassin (modernisation et privatisation, augmentation des capacités de stockage, spécialisation) est potentiellement porteuse de porosités nouvelles entre les rives de la Méditerranée : à l'interconnexion Est-Ouest, objectif premier des opérateurs globaux installés en Méditerranée, répondent des dynamiques nouvelles de proximité (liens intra-bassins nouveaux, autoroutes de la mer, création ou renforcement de filières commerciales). La modernisation de la région portuaire en dehors de l'Union européenne (Maroc, Egypte, Turquie) peut ainsi apparaître comme un facteur d'intégration régionale et économique basée sur les échanges commerciaux, système qu'il est urgent de renforcer car les équilibres territoriaux de cette frontière eurafricaine en dépendent. Enfin, les perspectives de consolidation de la région maritime et portuaire sont aussi dans le développement des fonctions logistiques locales afin d'offrir un meilleur ancrage à l'arrière-pays et espérer de réels effets induits en matière d'ouverture économique de la région.

Nora MAREÏ,
UMR Géographie-cités / ERC World Seastems

Mars 2014 – ISSN : 1282-3910. Dépôt légal : mois en cours
Directeur de la rédaction : Paul Tourret
Institut Supérieur d'Economie Maritime (droits réservés)

Complément cartographique www.isemar.asso.fr