



La Méditerranée Nouveaux enjeux, nouveaux défis

Dans un vingtième siècle déjà bien entamé, l'un des plus vieux espaces maritimes de commerce est soumis à bien des enjeux. La mer Méditerranée, jonction de trois continents et bordée d'une grande diversité de pays et cultures, est elle aussi à l'âge de la globalisation. À vrai dire, la fonction de corridor maritime n'a d'intérêt que pour l'Égypte du canal et quelques hubs de la conteneurisation. Pour le reste, il s'agit d'un espace de commerce à la fois interne (îles, Nord-Sud, Est-Ouest) et externe notamment pour la façade portuaire sud-européenne. Le développement portuaire est comme ailleurs une constante avec des préoccupations d'intermodalité, mais aussi le poids renforcé des questions environnementales (contraintes réglementaires, pression sociétale) et la modernité des nouvelles technologies. La modernité se trouve aussi dans la manière d'aborder la gouvernance et le fonctionnement portuaire entre privé et public, centralité et territoires.

Les trafics maritimes

Le pétrole brut en Méditerranée est d'abord de mer Noire avec une partie du pétrole russe et kazakh via le terminal de Novorossisk. Avec un peu d'exportation azerbaïdjanaise, cela représente le transit par les détroits turcs (100 Mt). Le reste du pétrole d'Azerbaïdjan est exporté par le port de l'Est de la Turquie Ceyan / Botas (34 Mt). Pour les détroits turcs ce sont pas moins de 9 000 tankers qui franchissent le passage soit 147 Mt de pétrole et produits pétroliers. L'État turc sous la présidence Erdogan a déclaré vouloir construire un (pharaonique) canal maritime sur la partie européenne pour désengorger les détroits (47 000 transits par an).

Pour l'Afrique du Nord, deux pays pèsent dans les trafics pétroliers, la Libye qui a retrouvé un volume conséquent et l'Algérie. Cette dernière est aussi une grosse exportatrice de gaz avec 12,4 Mt dont la moitié, vers les ports d'Europe du Sud alors que l'Égypte conserve maintenant le méthane pour sa consommation domestique. Désormais, c'est l'offshore à l'Est de la Méditerranée qui représente les nouvelles capacités extractives, mais dans un contexte géopolitique plus que complexe (Israël, Liban, Chypre, Turquie).

L'Europe méditerranéenne ne manque pas de grands ports pétroliers (Algesiras, Carthagène, Tarragone, Fos, Gênes, Cagliari, Messine, Augusta, Venise, Eleusis). Pour

l'instant le désinvestissement a touché quelques ports (deux unités pour Marseille, Venise, Rome). La proximité avec les flux maintient l'intérêt des unités méditerranéennes.

La plupart des pays de la rive Nord disposent de terminaux GNL (Espagne, France, Italie, Malte, Grèce, Turquie), deux nouveaux sont programmés en Croatie et à Chypre. Outre la question des approvisionnements gaziers, le GNL relève aussi de la fourniture des navires équipés en moteurs consommant ce carburant notamment paquebots et ferries à Barcelone et Marseille.

Les énergies marines renouvelables deviennent une activité maritime conséquente dans le monde. L'éolien offshore est très en retard en Méditerranée. Le premier champ (30 MW) sera italien au large du port de Tarente. La France en est dans son très lent processus avec trois fermes-pilotes d'éoliennes flottantes au large des côtes occitane et provençale.

Naturellement, outre les énergies, les trafics méditerranéens sont composés de bien des marchandises : produits raffinés et chimiques, charbon et minerais, clinker et ciments, céréales, véhicules... Trois retiennent plus l'attention en raison de leur importance à la fois pour les économies nationales et les ports, le roulier, le conteneur et la croisière.

La grande mer intérieure ne manque pas d'îles (Baléares, Corse, Sardaigne, Elbe, Sicile, archipel grec, Chypre). À cela s'ajoutent les liaisons entre l'Europe et le Maghreb et les deux rives de l'Adriatique. Les liaisons de ferries et de rouliers sont ainsi particulièrement denses associant connexions de la continuité territoriale et l'offre touristique saisonnière.

Pour le fret, il y a les ponts maritimes des détroits de Gibraltar (327 000 unités de fret) et de Messine (240 000 UF), la densité des lignes domestiques du Pirée, les liens forts de Marseille et Gênes avec la Tunisie, et les autoroutes de la mer turques vers Trieste, Bari, Toulon et Sète. En termes de trafic, il ne s'agit pas moins de 150 000 UF avec la Tunisie et 442 000 UF avec la Turquie. Ces deux pays avec le Maroc font partie de l'espace économique intégré euro-méditerranéen avec le lien fondamental du roulier. Un espace qui doit intégrer toujours plus l'Algérie comme le Proche-Orient dans l'intérêt de tous.

Très grossièrement, le transit de conteneurs via la Méditerranée est de 25 M d'evp pleins alors que les trafics des ports des deux rives est de 20 M dont 2 M en trafic interne. Pour les trafics Europe / Extrême-Orient, les ports de la façade méditerranéenne pèsent 40% des conteneurs entrants et 20% des conteneurs sortants. Les ports méditerranéens sont mieux positionnés à l'export vers le Sud et leaders sur le Moyen-Orient / Asie du Sud. Ainsi, les ports, quand ils ne sont pas que des hubs, entendent rester des ports continentaux massifs et portés par des ambitions légitimes.

Enfin, la générosité géographique et la richesse de l'histoire ont fait de la Méditerranée un espace attractif pour l'industrie de la croisière. Le marché représente 2,2 M de passagers pour l'Ouest et le Centre du bassin et 0,7 M pour l'Est. Quelques ports dépassent le million de passagers (Barcelone, Marseille, Civitavecchia, Venise, Le Pirée, Palma de Majorque, Gênes, Venise) non sans questions sur la forte fréquentation en navires comme en touristes.

Le défi portuaire

La croissance des capacités portuaires de la conteneurisation est constante. Pour Tanger Med, il s'agit de la phase 2 avec tout d'abord un terminal géant et automatisé pour Maersk et un plus petit pour une co-entreprise entre Eurogate et Marsa Maroc. Au Portugal proche, PSA développera un deuxième terminal pour le hub de MSC. À Valence, des capacités supplémentaires sont dans une taille "futuriste" (20 m de tirant d'eau, 137 ha pour l'automatisation) et soulèvent l'intérêt de MSC. Barcelone dispose déjà d'une capacité satisfaisante depuis la livraison du nouveau terminal du Molle Prat (HPH) mais envisage une nouvelle extension à terme.

À Fos, l'extension du site existant (3XL) et le nouvel espace (4XL) projetés depuis longtemps seront décidés au début de la prochaine décennie. En Ligurie, il reste les aménagements des terminaux urbains du port de Gênes (Calla Bettolo pour MSC) et la livraison fin 2019 du petit terminal semi automatisé de Vado pour Maersk et Cosco. On notera dans le panorama italien la prise de contrôle totale de Gioia Tauro par MSC. Le dynamique port slovène de Luka Koper s'engage dans une petite extension pour 2021 (+0,3 M evp), mais son voisin croate de Rijeka veut se doter d'un nouveau terminal de 600 puis 800 000 evp. Les deux ports du fond de l'Adriatique participent d'une même ambition à être une porte d'entrée majeure pour l'Europe centrale.

En Méditerranée orientale, à part les ports israéliens, les principaux ports (Port-Saïd, Damiette, Beyrouth, Aliaga, Le Pirée) desservent leur pays et sont des hubs plus ou moins grands. Chypre entre dans le mouvement avec l'engagement d'Eurogate à Limassol. En Turquie, le

dernier port entré en service au nord de la mer de Marmara, Tekirdag, est maintenant millionnaire.

Les ports de Barcelone, Marseille et Koper notamment partagent des ambitions continentales qui passent par des solutions ferroviaires. Longtemps limitée aux conteneurs, l'arborescence ferroviaire concentre aussi les remorques avec des autoroutes ferroviaires en complément des services rouliers. Lancés notamment pour les besoins des lignes turques à Trieste, ces nouveaux services sont l'une des pistes de développement de l'intermodalité européenne.

Marques chinoises

Aucun espace entre Atlantique et Pacifique n'échappe aux très médiatiques "Nouvelles routes de la soie". Qu'on les déchiffre comme une ambitieuse politique d'expansion politico-économique ou comme une dilatation internationale des intérêts des entreprises chinoises, elles se traduisent par des contrats, des prises de position, des investissements et des constructions ici et là.

Si ce fantastique *soft power* chinois date de 2013, l'engagement de Cosco en Méditerranée a commencé avant avec quelques positions minoritaires (Fos, Naples, Port-Saïd) et surtout le "coup" de 2008-2009 avec le contrôle des activités conteneurs du port du Pirée (PCT). Le géant chinois pouvant y développer son hub de Méditerranée. Par la suite, Cosco est devenu coactionnaire en 2016 du petit terminal construit par Maersk à Vado (Savone) qui ouvre à la fin de l'année et a surtout pris en 2017 le contrôle de 51% de Noatum (Valence, Bilbao).

Le terminal Kumport à Ambarli (Turquie) est, depuis 2015, propriété de Cosco et China Merchant (par ailleurs coactionnaire de Terminal Link avec CMA CGM). Le dernier acteur chinois en voie d'internationalisation est SIPG. Le manutentionnaire de Shanghai doit moderniser et opérer le port d'Haifa (2021). L'entreprise est aussi citée dans le vaste projet portuaire algérien en eau profonde d'El Hamdania à l'Ouest d'Alger. Peut être que le prochain développement de Rijeka en Croatie sera chinois.

L'avenir chinois des futurs développements portuaires sur les deux rives alimentera toujours les débats. Cela peut être le choix des autorités portuaires ou plus politiquement des États à l'image de l'Italie. Le voyage en mars du président Xi Jinping a été l'occasion d'une franche disponibilité italienne vis-à-vis d'investissements chinois dans ses ports et connexions ferroviaires en Ligurie ou en Adriatique, même si c'est loin de faire l'unanimité dans la péninsule. Encore une fois, le mélange du politique et de l'économique dans la question des nouvelles routes de la soie n'aide pas à une juste compréhension des choses. À l'évidence, les entreprises

chinoises seront toujours intéressées par le potentiel de développement du Bassin.

Le port de Marseille



Photo ISEMAR

Gouvernance portuaire, nuances et convergences

Les ports sont tous confrontés aux mêmes questions. Quels champs doivent occuper l'autorité portuaire ? Comment doit s'organiser la gouvernance ? Comment construire des stratégies de développement ? Tout cela amène à considérer la place de l'État central, des pouvoirs territoriaux, des entreprises et des acteurs sociaux. Naturellement, chaque port est le produit d'une alchimie spécifique où se mélangent économie, histoire, géographie, politique et sociologie. Pour la Méditerranée ouest-européenne, la France, l'Espagne et l'Italie partageaient en 1990 des points communs. Le premier d'entre eux était une centralisation portuaire et le second le contrôle des activités par l'autorité portuaire. Néanmoins, en trente ans les choses ont changé.

La réforme portuaire espagnole de 1992 (modifiée en 1997) a créé la notion de ports d'intérêt général, relevant de l'État et rattachés à une agence publique appelée *Puertos del Estado*. Cette tutelle n'exerce pas de pilotage stratégique du système national qui compte 28 autorités portuaires gérant 43 ports. Les AP ont d'une autonomie juridique, budgétaire et tarifaire, mais disposent via *Puertos del Estado* d'un fonds de péréquation du financement des investissements. Une nouvelle loi en 2011 leur a donné plus d'autonomie de gestion avec des exigences de bonne gouvernance et d'autofinancement.

En ce qui concerne l'implication des institutions locales et régionales, chaque port est doté d'un conseil d'administration associant les représentants économiques et politiques locaux. La gouvernance s'établit autour d'un conseil administration dont le président est désigné et nommé par la Communauté régionale parmi des personnalités reconnues. Le CA compte majoritairement des représentants désignés par l'État, des représentants des collectivités, de la CCI, des représentants des organisations patronales et syndicales. Le tissu patronal est notamment composé des entreprises de manutention qui opèrent en concession les terminaux privatisés en 1992.

En 1994, l'Italie a mené à son tour sa réforme portuaire avec la réorganisation des autorités portuaires et la privatisation des terminaux. Le pays comptait alors 24 ports nationaux et 34 ports d'intérêt régional, tous restant d'État. En 2016, une nouvelle réforme portuaire a amené à des fusions de ports, dans des ensembles élargis baptisés "Autorité de Système Portuaire" (ASP) au nombre de 15 systèmes regroupant tous les ports du pays (24+34). Les ASP restent sous la tutelle unique du ministère des transports avec la création même d'une "conférence nationale de coordination".

Le fonctionnement italien est donc toujours caractérisé par la centralisation portuaire. La place des territoires se joue dans l'organe de gouvernance de l'ASP qu'est le "conseil de gestion" de cinq membres. Le président est choisi par le ministère et la région du port participe à la recherche du candidat. Les autres membres sont des représentants de la région, des villes et agglomérations et de l'administration maritime (capitainerie). "L'organisme de partenariat maritime" regroupe les acteurs économiques concernés (manutention, services, intermodalité) ainsi que les syndicats¹.

Jusqu'en 2008, l'autorité portuaire du Pirée opérait directement les deux terminaux à conteneurs. En 2008, Cosco profita de leur mise en concession pour organiser son premier terminal en totale propriété en Europe et pivot méditerranéen. Après 2011, la situation catastrophique de l'économie grecque et l'intervention européenne se traduisent par des ventes d'actifs publics. Le port du Pirée (OLP) avait été transformé en 1999 en société anonyme et la part de l'état a été réduite à 74,5% après une introduction à la bourse d'Athènes. En 2016, l'État grec a revendu 51% de ses parts à Cosco qui depuis est devenu l'unique propriétaire. Le Pirée rejoignant le cercle étroit des ports privatisés jusqu'alors uniquement britanniques. Seulement celui-là appartient au conglomérat public chinois.

Le géant chinois est donc propriétaire du port en entier avec en plus du conteneur les activités diverses, ferry et croisière. Il existerait un conflit entre le gouvernement et Cosco à propos d'une zone commerciale dans l'espace portuaire et de la localisation d'un centre de distribution logistique. Cela prouve la difficulté de construire des liens entre un État et un gestionnaire d'un port privé.

Face à l'Espagne et l'Italie, on pourrait en comparaison trouver "particulier" le modèle français. Déjà, la France a adopté dans les années soixante une distinction entre les ports d'État (port autonome, dont Marseille) et les ports d'intérêt national confiés à la gestion des CCI. Les réformes de 2007 et 2008 ont préservé cette dualité, d'un

¹ Plus spécifiquement pour le niveau social une commission consultative réunit les parties concernées au niveau de chaque port des ASP.

côté les Grands Ports Maritimes d'Etat et de l'autre les ports décentralisés. On notera juste que la tutelle de ces derniers est variée : départementale à Port Vendres et Nice, régionale à Sète et Port La Nouvelle, métropolitaine à Toulon. Ce mélange de ports territoriaux et d'État est relativement rare dans le monde. L'État français ne doit s'occuper que d'une poignée de ports tout en s'interrogeant sur leurs faiblesses notamment dans le contexte du conteneur. Le pays n'a jamais pu être pris en faiblesse d'ambition de développement spatial, mais plutôt de savoir-faire économique. Le transfert au privé de 2008 fut la mise à niveau du fonctionnement de l'Europe portuaire².

Dans le cadre de la réflexion quasi permanente sur les problématiques portuaires françaises a émergé l'idée d'axe portuaire avec les liens géographiques et historiques vers les deux grands espaces économiques français que sont Paris et Lyon.

Pour Marseille il s'agit donc de considérer l'hinterland naturel qu'est l'axe Rhône Saône³ et de comment mieux l'aborder (infrastructures et services intermodaux, espaces logistiques). Les vocations portuaires de Marseille, mais aussi au travers du roulier de Sète et Toulon sont bien d'être des ports au service d'une grande partie du territoire et par les solutions ferroviaires couvrir le grand quart Nord-Est du pays. Enfin se pose la question d'une certaine convergence des stratégies de ports de la façade méditerranéenne avec des sujets communs et peu de concurrence.

Nouveaux défis : environnement, technologies

Les autorités portuaires doivent traditionnellement veiller à leurs attractivités (marchandises, lignes), à leur développement spatial et à leur dimension intermodale. Elles ont en ce début de siècle de nouveaux défis qui sont foncièrement liés aux enjeux de notre époque : l'environnement et les nouvelles technologies.

Le transport maritime, comme toutes les activités humaines, doit s'adapter aux exigences environnementales sur le réchauffement climatique notamment par la réduction des émissions de gaz à effet de serre (SOx, NOx, CO2). On ajoutera aussi l'effet des pollutions atmosphériques (particules) dans le contexte des ports urbains ce qui est une marque des ports méditerranéens qui accueillent ferries, rouliers et paquebots. On ajoutera pour ces derniers des pressions locales sur le nombre élevé d'escales et de touristes.

Pour les autorités portuaires, l'enjeu environnemental est devenu un dossier prioritaire d'autant plus que la Méditerranée pourrait devenir une nouvelle zone à très faible émission de SOx (SECA) à l'initiative des pays de la rive Nord. Pour les autorités portuaires, plusieurs dossiers seront à traiter : contrôle réglementaire des émissions, solutions de courant de quai pour fournir les navires notamment les plus gros, traitement des eaux de scrubber, soutage GNL, production énergétique interne et réseau intelligent (économie cyclique, *smart grid*).

En Méditerranée, l'innovation énergétique portuaire est d'autant plus forte que des compagnies des secteurs du conteneur (CMA CGM), du roulier (Mérionale, Corsica Linea, Balearia) et de la croisière (MSC, Costa) sont engagés dans des processus d'innovation navale.

Le *smart port* est une nouvelle mise en réseau, cette fois-ci des informations en croisant les systèmes liés aux flux des marchandises (*Cargo Community System*) et le management des escales (*Maritime Single Window*). Les plus grands ports se dotent donc de *Port Community System* d'autant plus ambitieux qu'ils souhaitent avoir une vocation territoriale large. Ainsi, les ports méditerranéens doivent construire leur dimension digitale vers l'hinterland comme le foreland. Ce dernier point concerne les ports partenaires en Méditerranée, mais aussi en Afrique.

L'innovation est au cœur du *smart port* comme du *smart ship* et l'impulsion des communautés portuaires et maritimes est primordiale. Dans ce contexte à Marseille comme en Espagne et en Italie, le volet smart est inscrit dans la dynamique portuaire. Il peut s'agir de stratégies des places elles-mêmes (ex. "Brain port community" marseillaise). L'effort d'innovation doit aussi être national à l'exemple de l'expérimentation de la technologie *blockchain* pour les flux sur l'axe Rhône par la Délégation interministérielle qui y est dédiée.

Les ports italiens et espagnols regardent aussi la *blockchain* avec pour certains les solutions du partenariat IBM et Maesk. Parallèlement, le fonds national "Ports 4.0" vise à financer toute phase du processus d'innovation dans les ports de la péninsule. Il est alors temps de ne pas oublier que les nouvelles routes de la soie chinoises sont une affaire de réseau et dans ce cadre, les solutions numériques accompagneront autant les marchandises que les plates-formes portuaires, ferroviaires et logistiques. La question devenue géopolitique de la maîtrise des technologies de l'information et de la digitalisation peut alors rejoindre celles géo-économique et géopolitique du moment et la Méditerranée carrefour de trois continents est naturellement très concernée.

Paul TOURRET

² Le Maroc a lui séparé son ancien office des ports (ODEP) en faveur de l'Agence nationale des ports (tutelle) et Marsa (opérateur). Tanger Med est lui sous la tutelle de l'agence spéciale pour le Nord (TMSA).

³ Association interportuaire maritime et fluviale Medlink en 2015, préconisation d'un rapport parlementaire en 2016, mission interministérielle dédiée en 2018.