



Proche et Moyen-Orient arabes, Perspectives maritimes

Depuis un siècle, une région du monde concentre bien des problèmes géopolitiques tout en représentant un espace à haute valeur économique. Depuis 1869, l'Égypte possède l'un des plus importants passages maritimes au monde et la globalisation n'a fait que renforcer son importance. De la Mésopotamie, aux rivages et profondeurs du golfe Persique, les hydrocarbures ont fait la richesse d'une poignée de pays. Ainsi, des déserts de l'Asie du Sud-Ouest sont nées des sociétés opulentes qui consomment à des niveaux élevés, même s'il ne faut pas oublier les situations difficiles de l'Irak et du Liban et tragiques du Yémen et la Syrie. Pour les pays dotés de pétrole et de gaz, la rente économique se traduit par des flux de conteneurs très conséquents en l'absence quasi totale de production locale. Actuellement, une nouvelle vague de développement portuaire est en cours avec en fond une nécessité de diversification économique pour engager progressivement l'après-pétrole.

Le poids des ressources en hydrocarbures

Le pétrole est le cœur de la fonctionnalité économique mondiale des pays arabes du Moyen-Orient. Au pétrole de Mésopotamie supérieure dès les années vingt, ce sont ajoutées les ressources des bords du golfe persique faisant la richesse des six monarchies d'Arabie Saoudite, du Koweït, de Bahreïn, du Qatar, des Emirats Arabes Unis (EAU) et d'Oman. Aujourd'hui, ce ne sont pas moins de 28% de l'extraction mondiale de brut qui proviennent de cette région (hors Iran). La tendance restera favorable pour le futur avec 40% des réserves prouvées. Même si l'autoconsommation va changer (demande intérieure, raffinage), la zone va rester un pivot essentiel du pétrole mondial. L'Arabie Saoudite domine largement les exportations régionales (358 Mt en 2019) devant l'Irak (201 Mt), les EAU (139 Mt), le Koweït (99 Mt), soit avec les autres pays voisins 40% du brut mondial.

L'un des enjeux économiques des extracteurs est de faire croître la capacité de raffinage afin de créer de la valeur ajoutée et développer la pétrochimie. Entre 2000 et 2019, la capacité de raffinage de la région (hors Iran) a été multipliée par 1,5. Elle a même doublé en Arabie Saoudite et aux EAU, les deux pays ayant fait le choix de transformer ou développer de super raffineries. La zone représente

12.6% du raffinage mondial et avec 230 Mt exportés en 2019, 19% des échanges de produits raffinés.

En 2019, presque 80% du pétrole brut du Moyen-Orient (hors Iran) ont été dirigés vers l'Asie du Pakistan au Japon. Cela ne laisse plus que 20% vers l'Ouest. L'Occident a perdu en quatre décennies sa sensibilité au pétrole arabe qui faisait partie de la complexe équation régionale avec la question israélo-palestinienne. Néanmoins, les Occidentaux sont soucieux autant de l'état du monde arabe que du prix du pétrole. En outre, bien des raffineries américaines sont calibrées pour le traitement du pétrole spécifique du golfe Persique. Les perturbations font toujours flamber le prix et pour, les Américains et les Européens, "l'Orient compliqué" a toujours un parfum de pétrole.

Le gaz est devenu l'autre grande ressource du Moyen-Orient. Presque un quart des réserves planétaires de méthane se situe dans la péninsule arabique. Les exportations régionales représentent 19% du gaz mondial et 26,5% du gaz naturel liquéfié (GNL). Le potentiel est fort, mais il ne faut pas oublier la croissance de la demande interne avec notamment la consommation pour tempérer les bâtiments et pour dessaler l'eau de mer.

Le Qatar partage avec l'Iran un immense champ gazier offshore qui lui a permis de devenir l'un des principaux exportateurs mondiaux (77 Mt en 2019). C'est aussi une des ressources d'Oman (10 Mt) et une niche des EAU (6 Mt). Pour le Qatar, la manne gazière va encore croître avec six nouveaux trains de liquéfaction à venir et une capacité qui sera portée à 110 Mt / an, même si la date est un peu repoussée par la crise de la covid. Un peu plus tard, deux autres trains amèneront la capacité à 126 Mt.

Sensibilité des passages

Les capacités du pétrole et gaz de la région renvoient vers la question stratégique du détroit d'Ormuz et donc des tensions avec l'Iran. De fait, 95% du brut du golfe Persique sortent par ce passage sous haute tension et parfois des incidents rappellent les risques. Il n'existe pas trop d'alternatives. Les pipelines irakiens vers la Méditerranée ont disparu. Il existe un peu de capacité vers la mer Rouge en Arabie Saoudite et un petit oléoduc vers la partie émiratie sur la mer d'Arabie.

L'actualité montre de temps en temps des incidents sur des navires à Ormuz, mais il existe aujourd'hui un autre endroit à haut risque, le détroit de Bab el-Mandeb entre Yémen et Djibouti. Avec la piraterie somalienne, c'était le golfe d'Aden qui était devenu une zone dangereuse entre 2008 et 2014. Aujourd'hui, c'est la guerre civile yéménite qui déborde sur l'espace maritime avec des actions de la rébellion Houthis soutenue par l'Iran. Cet espace maritime est l'un des plus fréquentés au monde.

Ce même trafic se retrouve au canal de Suez. En 2019, 18 800 navires ont emprunté la voie maritime représentant 1,1 Md de tonnes de marchandises selon l'autorité du canal. Celle-ci a mené en 2016 pour 8 Mds \$ de travaux d'agrandissement pour faciliter la circulation des convois. L'Égypte est soucieuse de l'emploi de son canal¹ dont les revenus constituent la deuxième source de richesse du pays derrière le tourisme, soit 5,61 Mds \$ en 2020 (-3% en raison de la crise).

Accélération portuaire égyptienne

Naturellement, le Proche et le Moyen-Orient constituent deux espaces portuaires distincts. L'un est inscrit dans la Méditerranée Orientale, l'autre dans celle des mers baignant la Péninsule arabique (mer Rouge, golfe d'Aden, mer d'Arabie, golfe Persique). Une partie de ses ports sont le long des corridors Asie – Europe via Suez, l'autre dans celle d'un gigantesque bras de mer qu'est le golfe Persique. L'Égypte par sa taille (100 M d'hab.) constitue un marché conséquent, mais ses ports profitent aussi de leur position à l'entrée Est de la Méditerranée. Port-Saïd à l'extrémité Nord du canal de Suez s'est taillé une place de port de transbordement avec l'engagement de Maersk rejoint par Cosco en 2005. Les autres ports égyptiens de Méditerranée ont suivi le mouvement, Alexandrie, El Dekheila et Damiette. Pour ce dernier en 2019, Eurogate (Allemagne) a signé un accord pour le deuxième terminal en eau profonde (500 M \$) d'1,8 M d'evp de capacité. Début 2021, c'est CMA CGM² qui est annoncée sur le site du Pier 55 (1,5 M evp, 318 M\$) pour 2022.

Les terminaux des ports voisins d'Alexandria et El Dekheila sont gérés par Hutchinson. Le manutentionnaire de Hong Kong va aussi être le partenaire d'un nouveau port à l'Est d'Alexandrie en coopération avec la marine de guerre égyptienne. Le site en greenfield d'Abu Qir est planifié à 2 M d'evp pour un coût de 730 M €. Le seul port égyptien d'importance au Sud du canal et proche du Caire est Sokhna. En 2019, DPW a décidé de le faire progresser

pour porter sa capacité à 1,7 M d'evp. Dans la région, la Jordanie dispose de son unique port à Aqaba qui possède un terminal Maersk.

Le Liban dispose, à Beyrouth, d'un port qui s'était taillé un petit rôle (1,5 M d'evp en 2019) entre marché national, approvisionnement syrien et transbordement de CMA CGM. L'explosion du mois d'août 2020 a énormément endommagé le port (3,8 Mds \$ de réparation), mais n'a pas atteint le terminal à conteneurs. C'est aussi l'occasion de développer le petit port de Tripoli que CMA CGM vient d'acheter totalement à GulfTainer. Quant à la Syrie, elle comptait déjà peu avant la guerre civile. CMA CGM reste présente pour l'instant à Lattaquié alors que des intérêts russes vont prendre en main le port commercial de Tartous.

Trafics conteneurisés (M evp, 2019)

Beyrouth (Liban)	0,734	Bassora (Irak)	0,932
Tripoli (Liban)	0,100	Koweït (Koweït)	0,959
El Dekheila (Égypte)	0,963	Jubail (AS)	0,628
Alexandrie (Égypte)	0,851	Dammam (AS)	1,822
Damiette (Égypte)	1,068	Bahreïn (Bar)	0,408
Port-Saïd (Égypte)	3,100	Hamad (Qatar)	1,300
Sokhna (Égypte)	0,634	Abu Dhabi (EAU)	2,500
Aqaba (Jordanie)	0,798	Dubaï (EAU)	14,100
Djeddah (AS)	4,433	Khor Fakkan (EAU)	2,500
King Abdullah (AS)	2,000	Sohar (Oman)	0,795
Aden (Yémen)	0,457	Salalah (Oman)	4,110

Les grands projets saoudiens

L'Arabie Saoudite, outre son régime monarchique et islamique, est un pays spécifique. Sa population a doublé en trente ans pour atteindre 34 M d'habitants avec certes une place de leader du pétrole, mais seulement le 15^e rang mondial en termes de PIB par habitant. Le statut de pétromonarchie ne peut rien contre le climat désertique, mais peut servir à transformer l'économie. La rente pétrolière qui fournit 90% des recettes du pays n'est pas éternelle. L'industrialisation³ est un objectif ancien, mais avec le prince héritier Mohammed Ben Salmane l'intention est plus large avec une ouverture libérale du pays. Nouvelles industries, services, tourisme, sport international sont à l'ordre du jour. Cela se traduit par le programme d'Etat "Vision 2030" adopté en 2016. Désormais une partie du développement portuaire s'inscrit dans ce cadre.

Dans l'organisation portuaire saoudienne, sur le golfe Persique, Dammam couvre la capitale Ryad avec en complément plus au nord Jubail. Sur la mer Rouge, Yanbu est proche de Médine et Djeddah de la Mecque. Les

¹ L'Égypte n'a pas hésité à baisser ses tarifs pour éviter tout détournement des lignes par le contournement sud de l'Afrique.

² La compagnie française était déjà engagée minoritaire dans le premier terminal contrôlé par des intérêts koweïtiens avec un petite part de Cosco, héritée de la fusion avec China Shipping.

³ L'industrie est présente dans la région en utilisant les ressources énergétiques pour la sidérurgie (Bahreïn, Oman) et l'aluminium (Bahreïn, EAU) avec des minerais de fer et de bauxite importés.

ambitions saoudiennes se traduisent dans la croissance de capacité de certains de ses ports. Le King Abdelaziz de Damman va être doté d'un deuxième terminal construit par les Chinois pour 1,8 Mds. Hutchison qui récupère aussi le premier terminal (ex PSA) opérera à terme 7,5 M d'evp de capacité à Damman. Le port de Djeddah possède deux terminaux, un opéré par DPW et l'autre d'essence locale qui a vu l'arrivée récente de Cosco (20% du capital) avec pour objectif de porter le port à 8,8 M d'evp de capacité. L'Arabie Saoudite développe aussi des villes nouvelles. A 100 km au nord de Djeddah, King Abdullah Economic City possède son propre port avec un terminal de 2,3 M d'evp de capacité. C'est le premier port du royaume à être en propriété privée avec un joint-venture entre deux conglomérats du BTP du pays. MSC via TIL s'est implantée dans le port pour disposer avec Maersk d'un hub régional. Plus au Sud, Hutchison a obtenu début 2021 la concession de Jizan pour développer le port d'une région excentrée.

Concurrence portuaire aux EAU

Une forme de dualité portuaire s'est créée aux EAU. Le pays est une fédération composée de sept émirats et peuplée de 10 M hab. L'essentiel du pétrole se trouve dans l'émirat d'Abu Dhabi alors que celui de Dubaï dispose d'un port et d'une place de commerce actifs depuis des siècles. Les sites de Port Rachid puis de Jebel Ali ont permis à Dubaï de devenir le pivot de la conteneurisation du golfe Persique et la base de sa prospérité qui a permis les autres développements, immobilier et touristique.

La fonction de hub régional et une zone logistique attenante ont porté Dubaï dans le top 10 des ports mondiaux. Néanmoins, le projet du quatrième terminal de Jebel Ali est suspendu, les tensions régionales, le développement des ports de la région et maintenant la crise de la covid rendent les choses peu urgentes.

C'est sur cette base que s'est constitué le troisième groupe de manutention au monde DP World (DPW), qui est passé du statut d'autorité portuaire d'un émirat du Golfe à une société internationale majeure. Aux premiers achats se sont ajoutées les acquisitions de CSX (USA) et P&O Ports (GB). Le groupe contrôlé par l'Emirat est présent sur les cinq continents⁴. C'est l'une des réussites internationales de Dubaï aux côtés de la compagnie aérienne Emirates. Dans le domaine, l'émirat compte encore le chantier de réparation de Dubaï Drydock (DPW, 1983) et le stockeur Horizon (lié à la compagnie pétrolière locale).

Le petit manutentionnaire GulfTainer est lui de l'émirat voisin de Sarjah. Avec une présence en Arabie Saoudite (Jubail, Yanbu), la société gère des petits ports des EAU,

Sarjah sur le golfe Persique et Khor Fakkan sur la mer d'Arabie. Aux EAU, Hutchison est lui présent dans les petits ports de Ajman et Ras al Khaimah.

Riche de pétrole, l'émirat d'Abu Dhabi a décidé de développer sa propre industrie portuaire comme il a sa compagnie aérienne (Etihad). Le choix est différent qu'à Dubaï, Abu Dhabi Ports (ADP) qui gérait déjà Port Zayed a décidé de rester une autorité portuaire pour les nouveaux terminaux de Khalifa Port. Les concessions ont été attribuées en 2018 en faveur de Cosco et de TIL MSC pour une capacité cumulée de 5 M d'evp et à terme de 9 M. ADP a par contre décidé de s'engager dans le port du petit émirat de Fujairah sur la mer d'Arabie. Le port est plus connu pour ses activités de bunkering pour les navires autour de 10 Mt par an.

Les autres ports régionaux

Les autres monarchies sont moins peuplées, mais avec des niveaux de richesse en hydrocarbure conséquents. Les activités portuaires sont plus petites et dans la mouvance de Dubaï. Bahreïn possède un nouveau port depuis 2009 baptisé Khalifa Bin Salman Port et dont le terminal est géré par APM Terminals (Maersk). Le Koweït a lui doublé le vieux port urbain de Shuwaikh avec celui moderne de Shaiba qui est opéré par une filiale d'Agility Logistic, le 17^e groupe logistique mondial.

Le Qatar était dans la mouvance portuaire de Dubaï. A la surprise du monde, l'Arabie Saoudite et les EAU se sont brouillés avec le Qatar. L'embargo s'est traduit par une prise de conscience des lacunes logistiques du pays. Riche de son gaz et de ses ambitions sportives dont le phare sera la Coupe du monde de football de 2022, le pays possède aussi son plan de développement (Qatar National Vision 2030). Depuis 2010, le Qatar aménage le nouveau Port Hamad à 40 km au Sud de Doha. Géré par Qatar Port Management Company⁵, il dispose d'une capacité de 2 M d'evp et projette dans le futur 7,5 M d'evp.

Le Sultanat d'Oman est une vieille nation maritime de l'océan Indien en relation avec l'Afrique de l'Est et l'Asie. Le port de la capitale Mascate Sultan Qabos Port est relativement petit et désormais dédié à la croisière, une activité en croissance dans la région. Le plus grand port du pays est Salalah sur la rive Sud du pays, mais c'est un port de transbordement de Maersk. L'Oman joue donc la carte de Sohar dans la région dense du pays avec un nouveau terminal en 2022 et une offre de soutage GNL. Pareillement, un port industriel, au Sud, à Duqm sera dédié au pétrole et aux minerais. Enfin, un autre site à l'Est, Sour, a été évoqué pour un maxi port.

⁴ En 2020, l'établissement des relations entre les EAU et Israël a été l'occasion de communiquer et de mettre en avant un engagement de DPW au port d'Haïfa.

⁵ Fin 2020, la société a acquis un terminal conteneurs et conventionnel à Antalya en Turquie, un pays proche politiquement.

A ce panorama général il faut ajouter, l'Irak dont la façade maritime est minuscule avec deux ports. Malgré la situation politique, le pays reste riche de son pétrole et avec une population conséquente (39 M d'hab). Le port d'Um Qasar est plus ou moins sur le golfe Persique et possède deux petits terminaux, un CMA CGM et un MSC. Bassora sur le Chatt-el Arab a deux terminaux, un ISTCI et un Hutchison. Enfin, le Yémen malgré la guerre civile fait transiter ses trafics par Aden.

Le panorama des ports de la péninsule arabique laisse une question de fond sur un phénomène de surdéveloppement portuaire. La concurrence émiratie, les ambitions saoudiennes, l'autonomie portuaire qatarie et omanie, alimentent une croissance des capacités des ports à conteneurs. Entre 2000 et 2020, le trafic régional de boîtes a quadruplé, mais selon un rapport du Boston Consulting Group (2018) la croissance des capacités est plus rapide (+7% par an) que celle des trafics (4%), faisant tomber le niveau global d'utilisation des terminaux régionaux de 75 à 66%. Les chantiers en cours vont sans doute accentuer le phénomène. Ici comme ailleurs dans le monde, le développement portuaire est une affaire nationale entre besoin économique et affirmation politique. Les pétromonarchies ont les moyens de se payer de telles infrastructures.

Méthanier Q Max à Montoir



Un petit tissu maritime

Le transport maritime régional est essentiellement lié aux besoins d'exportation pétroliers et gaziers. Les flottes contrôlées par l'Arabie Saoudite et les EAU se situent au même niveau que la France. Pourtant pendant quarante ans, c'est un armement du conteneur qui a incarné les pays du golfe Persique. La compagnie United Arab Shipping Company (UASC) a été créée en 1976 par cinq des monarchies (sauf Oman) et l'Irak. Elle a tenu son rang pendant 40 ans, n'hésitant pas à se doter de grands porte-conteneurs dans les années 2010. Pourtant, en 2016, la compagnie est fusionnée avec Hapag Lloyd lors de la grande consolidation de la conteneurisation. Le Qatar ayant eu la plus grande part du capital durant les derniers

temps de UASC, il est aujourd'hui actionnaire d'Hapag Lloyd à 12,2% alors que le fonds souverain saoudien l'est à hauteur de 10,2%.

L'Arabie Saoudite a décidé en 2012 de fusionner ses deux sociétés maritimes, la National Shipping Company of Saudi Arabia (Bahri, 1979) et le Vela, la filiale du groupe pétrolier ARAMCO. Début 2020, Bahri était le 4^e groupe de transport pétrolier mondial. Par ailleurs, Bahri a une co-entreprise avec une entreprise d'État liée aux importations agricoles (Arasco) œuvrant dans le transport de vracs secs notamment alimentaires. En 2020, l'Arabie Saoudite a importé autour de 17 Mt de céréales.

Les EAU comptent quelques armements, Emirates Shipping Line (conteneurs), Abu Dhabi National Oil L&S (tanker), Emirats Shipping LCC (tankers), Emarat Maritime (vracs secs). L'United Arab Chemical Carriers est passé sous contrôle grec en 2021. De son côté, DPW a des positions dans le maritime (Unifeeder, Transworld Feeder, Feedertech), mais hors du Moyen-Orient.

Oman Shipping Company dispose d'une compagnie nationale multi activités (conteneurs, pétrole, GNL, vracs secs) pour couvrir en partie ses besoins de transport. Le Qatar dispose de son armement national, Qatar Navigation & Transport Compagnie (Mihala) avec différents navires (GNL, GPL, tankers, porte-conteneurs, offshore). Créée en 2004, Qatar Gas Transport Company (Nikalat) est une co-entreprise de Mihala et Qatar Petroleum. La compagnie dispose déjà de 70 navires pour le GNL et s'est hissée, pour le gaz, au 4^e rang mondial. En 2019, elle a engagé un nouveau cycle de commande de navires en Corée de 60 méthaniers pour ces prochaines années dédiées à couvrir les besoins d'exportation des nouvelles capacités de liquéfaction de l'émirat.

Au Proche-Orient, le Liban possède une partie tradition maritime que l'on voit encore dans le transport roulier et d'animaux vivants. Du côté égyptien, un armement d'Etat a été créé en 1981 sous le nom de National Navigation Company doté d'une douzaine de vraquiers et d'un porte-conteneurs. Fin 2020, le gouvernement égyptien a décidé de créer une nouvelle entité baptisée Atlantic Pacific Company for Shipping and Trade sous l'autorité de la General Authority for Supply Commodities qui gère les importations alimentaires essentielles du pays. Avec 26 Mt de céréales importés en 2020, l'Égypte est l'un des principaux marchés au monde et c'est compréhensible qu'elle maîtrise au mieux ce poste de dépense.

Paul TOURRET