

Le Maghreb, état des lieux maritime et portuaire

Occupant le coin Sud-Ouest du bassin méditerranéen et partenaire privilégié de l'Europe, le Maghreb est, depuis son indépendance, confronté à la nécessité de disposer d'outils maritimes et portuaires que demandent leurs économies. La géographie, l'histoire et la politique ont produit trois pays économiquement très différents mais dont la maritimité est la seule voie du commerce extérieur. La petite Tunisie et le plus grand Maroc avec quelques matières premières ont fait le choix de liens forts avec l'Europe. L'Algérie riche de ses hydrocarbures est encore loin de ce modèle et doit encore relever maints défis pour l'avenir. Pas toujours heureux dans leur histoire maritime, les trois pays veulent profiter de leur position portuaire dans le corridor méditerranéen. Le Maroc veut fructifier la réussite de Tanger Med et ses voisins rêvent de grandes plates-formes de niveau international. Petit tour d'horizon du Maghreb maritime et portuaire.

Les hydrocarbures

À l'indépendance en 1962, l'Algérie pouvait être considérée comme un pays bénéficiant dans le contexte de la Rive Sud méditerranéenne, de quelques atouts, de bonnes régions agricoles, d'un réseau d'infrastructures, d'une population nombreuse et concentrée dans les régions côtières et des promesses de ressources énergétiques. Cependant, l'économie marquée par l'étatisme socialisant n'a jamais été assise d'un modèle permettant l'intégration avec l'économie européenne voisine avec les phénomènes de sous-traitance et de délocalisation. Le développement s'est donc appuyé sur les richesses des hydrocarbures. Depuis soixante ans, la rente pétro-gazière porte l'économie et maintient les équilibres sociaux dans des contextes politiques souvent très défavorables.

Dans les 120 Mt d'activité des ports algériens en 2019, les exportations d'hydrocarbures représentaient 75 Mt. Néanmoins pour le pays, la performance portuaire doit être mesurée en valeur. Comme pour les autres pétro-économies chaque effondrement des cours du brut (2014, 2020) est un coup dur économique. Ainsi, en 2017, les recettes en devises des exportations de gaz et pétrole étaient de 33 Mds \$ et en 2020, à cause de la crise, de seulement 20,2 Mds \$ (pétrole 13,2 Mds \$, gaz 7 Mds \$) posant à nouveau la question de la fragilité du modèle

économique algérien. Naturellement, les cours de la fin de l'année 2021 inversent en revanche l'équation.

Pour l'avenir, l'Algérie prévoit néanmoins pour la moitié de la décennie actuelle une baisse de ses revenus financiers sous un triple mouvement de stagnation de la production, de faiblesse de l'investissement et de la croissance de la demande intérieure.

Pour le pétrole, l'Algérie est un producteur intermédiaire avec des réserves prouvées que l'on qualifiera de bonnes avec 12 Mds de barils jour (bj), mais par comparaison la réserve libyenne est de 48 Mds bj. Le pays comporte sans doute des réserves non prouvées mais l'exploration de nombreuses régions du pays est quasi impossible depuis des années. Les exportations réalisées essentiellement par le port d'Arzew ont reculé depuis 15 ans. Avant la crise de la Covid, elles étaient autour de 30 Mt pour le brut (pour moitié vers l'Europe) et de 25 Mt pour les produits raffinés. Depuis les années soixante, l'Algérie compte aussi sur les marchés gaziers avec des réserves prouvées qui sont conséquentes. En 2020, l'Algérie a exporté presque les deux tiers de son méthane vers l'Europe par gazoducs, mais le chiffre devrait se contracter momentanément à cause des tensions avec le voisin marocain provoquant la fermeture d'un des trois axes d'exportation. Le GNL, par voie maritime, en 2020, représentait 10 Mt au travers de deux ports, à l'Ouest le principal Arzew doté de treize trains de liquéfaction et à l'Est le secondaire de Skikda avec un seul train.

La Tunisie est un petit producteur d'hydrocarbures dont les ressources en gaz et en pétrole sont insuffisantes. Le pays peut espérer prospérer dans la prospection offshore mais pour l'instant cela ne donne rien. Le Maroc lui n'a aucune ressource en pétrole et depuis 2015 son unique raffinerie, la Samir à Mohammedia, a été fermée. Le pays est donc un importateur de produits raffinés (10 Mt/an). Néanmoins, la dimension pétrolière du Maroc va se trouver ailleurs ces prochaines années. En effet, un nouveau port marocain va être construit dans la baie de Betoya dans le Nord-Est méditerranéen sous le nom de "Nador West Med" avec un positionnement notable dans l'approvisionnement et le stockage pétroliers. Le projet initié en 2012 a débuté en 2017 et sera achevé fin 2022. Selon les autorités marocaines, le nouveau port coûtera autour de 500 M € et traitera des vracs (charbon, grains), du roulier, des conteneurs et des produits pétroliers. Doté

de trois postes à vracs liquides, le site sera un lieu de stockage dont le marché peut avoir besoin en Méditerranée occidentale. Déjà, Tanger Med comporte une petite capacité¹ dédiée au trading, à l'importation et au soutage maritime. Le pôle pétrolier de Nador West sera plus grand pour offrir notamment aux acteurs internationaux (raffineurs, traders, stockeurs) des capacités à un endroit stratégique. Avec les capacités d'Algésiras, Tanger Med et Nador West Med, le détroit de Gibraltar sera un petit équivalent de ce qu'est la zone Pacifique.

Le phosphate

L'Afrique du Nord compte une autre richesse de son sol, le phosphate. Le Maroc concentre 72% des réserves mondiales et est le deuxième extracteur mondial derrière la Chine. Le pays a naturellement engagé un processus industriel pour valoriser localement le minerai en engrais et aujourd'hui, la grande entreprise publique (OCP) tire plus de la moitié de son profit de ses exportations d'engrais, réduisant phosphate et acide phosphorique à 20 et 15%. Le minerai est extrait de trois zones et traité à hauteur de 10 Mt par les ports de Casablanca, Layoune, Safi et Jorf Lasfar, mais seuls les deux derniers sont équipés d'outils industriels pour les engrais (11,8 Mt en 2020) et l'acide phosphorique (3,5 Mt).

L'évolution politique et sociale de la Tunisie a été préjudiciable à l'activité du phosphate de la zone de Gafsa. Le pays est passé de 5^e à 12^e exportateur réduisant sa production de 8 Mt il y a 10 ans à 2,7 Mt en 2020. Le port exportateur de Sfax possède aussi le pôle chimique dédié aux engrais. A l'Ouest de Gafsa mais côté algérien, se trouve le site d'extraction qui devrait être doté d'un projet industriel de transformation finalement sans partenariat chinois comme annoncé depuis quelque temps.

Les liens du roulier

Le Maroc a toujours été ouvert économiquement amenant des échanges importants avec l'Europe, l'exportation des produits agricoles puis des flux de sous-traitance industrielle. La traduction maritime de ce partenariat se trouve dans les flux roulants de Tanger Med soit 357 000 unités de fret en 2020. La très grande majorité utilise le passage très rapide du détroit qui, associé aux conditions économiques du transport routier, rend difficile à concurrencer pour les lignes *short sea*. La nouvelle ligne de la Méridionale entre Marseille et Tanger Med est une expérimentation d'autant plus courageuse qu'elle s'est

produite dans les temps difficiles que nous connaissons depuis 2020.

La Tunisie est le plus petit des pays d'Afrique du Nord avec des petites ressources naturelles et une agriculture d'exportation. Là encore, l'intégration industrielle avec l'Europe a été la voie du développement. De nombreuses entreprises européennes ont recours aux délocalisations et à la sous-traitance tunisienne. Si l'industrie textile a régressé, les secteurs de la chimie, des équipements électriques et de l'automobile alimentent les échanges. Le volume d'unités de fret roulant était en 2019 de 148 000 remorques presque exclusivement traitées par Rades et partagées entre Marseille et les ports italiens.

Les trafics de fret roulier européen avec l'Algérie sont devenus minimes. Les chargeurs préfèrent la sécurité de la conteneurisation face aux difficultés des échanges par remorque avec ce pays. Grossièrement, le conteneur est plus adapté aux temps très longs de la logistique, à la sécurisation des marchandises et aux risques pour les remorques. Il y a peu de lignes présentes (CMA CGM, Suardiaz) et elles assurent des frets roulants diversifiés, mais en 2020 Algérie Ferries a annoncé son positionnement sur le fret.

Tanger Med



Le succès de Tanger Med

Il y a trente ans, en Afrique du Nord, la conteneurisation s'appuyait sur les grands ports nationaux de Rades, Alger et Casablanca avec essentiellement des marchandises européennes importées. Depuis, la globalisation déverse aussi des flots de conteneurs asiatiques depuis les hubs régionaux des grands armateurs. Néanmoins, la situation portuaire de chaque pays a évolué. En Algérie, les trafics se sont étalés, le Maroc s'est doté d'un port géant et la Tunisie se lance (enfin) dans un nouveau port.

Au Maroc, le port de Tanger Med est l'une des plus grandes réussites portuaires mondiales. Ce qu'Algésiras avait réussi en devenant hub majeur de Sealand (1975) puis Maersk (1986), le Maroc pouvait le reproduire sur la rive Sud du Déroit.

¹ Horizon Tangier Terminal SA » appartient à Horizon / ENOC (Dubai), Akwa Group (Maroc) et Independent Petroleum Group (Koweït).

Le projet a été lancé en 2003 sous l'égide d'une entité dédiée, Tanger Med Special Agency (TMSA) contrôlée par le Fonds Hassan II pour le Développement. TMSA est à la fois l'autorité portuaire et le porteur des projets industriels et logistiques de la zone. Le nouveau port a débuté son activité en 2007 pour devenir un site majeur pour le transbordement en Méditerranée. Doté de 3 M d'evp de capacité dans sa phase 1, il aura 9 M d'evp de plus lorsque la phase 2 sera complète.

Ainsi, les portiques d'Algésiras et de Tanger Med forment les nouvelles colonnes d'Hercule du détroit. En termes de performance en 2019, Tanger Med avait affiché 4,8 M d'evp soit un peu moins qu'Algésiras (5,1 M d'evp). La crise sanitaire a été favorable au port de hub par une rationalisation des lignes dans le détroit au versant marocain notamment parce que Maersk a favorisé ses nouvelles capacités marocaines. Tanger Med a battu son record l'an dernier avec 5,7 M d'evp.

Le détroit est devenu l'exemple des prises de position des différents acteurs autour des grandes zones de transbordement. La phase 1 de Tanger Med consistait en deux premiers terminaux. Le premier (TC1) a été concédé à Maersk qui prenait ainsi position sur la rive Sud du détroit. Le second (TC2) a été attribué à un trio formé du manutentionnaire allemand Eurogate et des compagnies maritimes MSC et CMA CGM.

La phase 2 du projet de Tanger Med était l'occasion de montrer la très grande ambition du Maroc comme l'intérêt des géants du shipping. Maersk a inauguré en 2019 un terminal (TC4) encore plus grand. Le dernier terminal (TC3) qui a débuté en 2021 est une alliance entre Eurogate, Hapag Lloyd et Marsa Maroc. CMA CGM qui possède l'un des terminaux de Casablanca depuis son rachat de la Comanav ne s'est donc pas engagée dans la phase 2 de Tanger Med, mais en 2021, la compagnie française a pris une part dans le TTIA d'Algésiras. Quant à MSC c'est au Sud du Portugal à Sines qu'elle a développé son hub dans la zone.

Si Tanger Med est sous l'autorité de TMSA, le reste des ports est sous la tutelle de l'Agence Nationale des Ports (ANP) et sous la gestion pour la manutention et les services portuaires de Marsa Maroc. L'entreprise gère deux des trois terminaux de Casablanca (le dernier ouvert en 2016) où l'activité a atteint maintenant 1 M d'evp ainsi que le port d'Agadir, spécialisé dans l'expédition des fruits (174 000 evp en 2020).

Marsa Maroc² se retrouvera aussi dans tous les développements portuaires marocains car en plus de Nador West Med, il y a aussi Safi Grand Vrac autour du

pôle industriel du centre du pays de Dakhla Atlantique qui sera un port en eau profonde situé dans la partie la plus au Sud du pays et enfin de Kénitra Atlantique pour les vracs, l'énergie et la nouvelle usine PSA (2019). Pour l'instant, le port de sortie de la production est Tanger Med qui traite déjà les flux de l'usine locale du groupe Renault Nissan. La crise de 2020 a fait reculer la performance avec -18% et 358 000 unités.

Des nouveaux ports en Algérie et en Tunisie

Pour l'Algérie, les ports sont depuis des décennies un des lieux de dysfonctionnement économique. La création des ports secs à l'intérieur a permis de délester notamment Alger. Le développement de Djen Djen à l'Est de la capitale devait l'être mais le port est notoirement mal conçu. Le transfert en 2009 de la gestion des deux ports à DPW via des joint-ventures devait en outre améliorer les choses³, mais le groupe émirati a relativement échoué dans cette mission. Les relations entre l'entité publique Groupe Services Portuaires (Serport) et DPW ne sont d'ailleurs pas toujours au beau fixe.

Aujourd'hui, Alger capte la moitié du trafic (0,812 M evp en 2019) et le reste se répartit dans les autres ports du pays : Oran (0,278 M), Béjaïa (0,243 M), Skikda (0,190 M) et Annaba (0,120 M). Le pays traite autour d'1,7 M EVP de conteneurs et normalement, tous les ports sont appelés à faire croître leur capacité pour les conteneurs. Si l'on tient compte de la population et du développement économique ces prochaines décennies, la modernisation portuaire est donc une évidence.

Elle devrait aussi passer par un grand projet de port en eau profonde à El Hamdania sur la commune de Cherchell à l'Ouest d'Alger. Lancé en 2015, le projet a été ensommeillé avant de reprendre sa route et d'être maintenant annoncé pour la demie décennie sous la gouvernance de "l'agence nationale pour la réalisation du Port Centre" désignée en 2020. L'ambition du projet d'El Hamdania concerne un port à conteneurs de 6,5 M d'evp de capacité pour le marché national et comme site de transbordement relativement bien placé en Méditerranée occidentale. Comme au Maroc, un complément industriel et logistique ainsi que la connectivité autoroutière sont planifiés. Il paraît évident que la Chine sera concernée par le projet algérien. Pour l'instant, le chantier de 3,3 Mds \$ est annoncé comme financé par un fonds national d'investissement et un crédit de l'Exim Bank of China. Un protocole datant de 2016 engage aussi deux sociétés de construction chinoises, CSCEC habituée au contrat de BTP en Algérie et CHEC spécialiste de la construction

² En 2021, TMSA est entrée à 35% du capital de Marsa Maroc devenant le premier actionnaire devant l'état marocain. TMSA est aussi engagée à 49% du capital de Nador West Med Agency.

³ En revanche, depuis 2005 la gestion par Portek (Singapour) dans le dynamique port de Béjaïa fonctionne particulièrement bien.

portuaire et très présente en Afrique de l'Ouest⁴. Le groupe de manutention de Shanghai SIPG a été cité régulièrement comme acteur du futur port qui pour l'instant est bien une marque des Nouvelles Routes de la Soie en Méditerranée.

A Tunis, le terminal à conteneurs de Rades (438 000 evp en 2020) a une mauvaise réputation en termes de fiabilité technique et sociale favorisant le roulier depuis l'Europe, mais aussi pour le transbordement avec une ligne roro de MSC depuis Gioia Tauro. En juillet, CMA CGM a suspendu ses booking à Rades devant les conditions de l'escale de son feeder de Malte.

Consciente des limites de Rades, la Tunisie a aussi développé son grand projet avec le nouveau port d'Enfidha. Lancé avant la révolution de 2011 et suspendu, le projet retrouve maintenant lui aussi une existence. L'objectif est de construire un port en eau profonde à 100 km au sud de Tunis. Il s'agit d'un projet de 1 000 ha pour le port et de 2 000 ha pour la logistique et l'industrie à construire dans les dix ans pour 1 Mds \$. Là encore, il est question d'offrir au pays un port moderne avec des capacités pour les transbordements. La Société Portuaire Enfidha devra déjà choisir le constructeur dans une concurrence euro-chinoise pour une livraison en 2027.

Roulier de la CTN à Marseille



La relative déficience du tissu maritime

Les remorques au fil de l'année et le grand mouvement des Marocains d'Europe durant l'été (650 000 voyageurs, 180 000 véhicules) nourrissent un gros marché ferry. Les compagnies européennes dominent la longue distance (GNV, Grimaldi) comme le Détroit de Gibraltar (Tramed, Balearia, FRS) mais il reste une présence marocaine. Certes, la faillite de la Comarit (2012) et avec elle de la Comanav a été un coup dur. Depuis, la présence marocaine sur le Détroit s'est reconstituée avec deux compagnies privées, d'abord avec Inter Shipping (2012) puis Africa Morocco Link (2016) qui est une co-entreprise

du grec Attica avec la banque BCME. Durant un temps, le royaume possédait aussi un armement spécialisé dans le feeding régional (IMTC) mais il a disparu en 2013. Au final, la relative faiblesse maritime du Maroc doit être relativisée par rapport à son fort développement maritime. Les besoins logistiques entre l'Europe et la Tunisie nourrissent une forte densité de trafic et pour assurer une partie de la maîtrise des échanges nationaux, la Tunisie veille à sa compagnie publique.

La Compagnie Tunisienne de Navigation (CTN) possède des ferries et des frèteurs opérant en concurrence aux armements européens (Corsica Linea, CMA CGM, DFDS, Grimaldi, GNV). La compagnie renouvelle régulièrement sa flotte pour maintenir la qualité de son offre mais la presse témoigne aussi de dysfonctionnements sociaux préjudiciables à l'image de l'entreprise.

Le secteur public maritime algérien a été lui transformé à plusieurs reprises. Dans le secteur du fret, le Groupe Algérien de Transport Maritime (GATMA) contrôle deux entités liées à leur positionnement géographique, la CNAN Nord et la CNAN Med. Cette dernière est devenue une co-entreprise avec la société italienne Dario Perioril (49%). La GATMA essaye de moderniser la flotte mais les immobilisations régulières de navires posent des questions sur le sérieux des opérateurs algériens.

Le secteur public compte deux autres compagnies. L'ENTMV (1987) connue par Algérie Ferries assure des services avec la France et l'Espagne avec des navires en affrètement et en propriété dont le dernier a été livré en 2020. Le dernier acteur public est Hyproc (1982) qui est la branche maritime du groupe d'hydrocarbures Sonatrach avec des navires pour les produits pétroliers, bitumes, GPL et GNL. Le panorama est complet avec Nolis du groupe industriel privé Cevital qui opère des vraquiers et cargo. L'Algérie contraste la faiblesse de la part de son transport maritime dans son commerce extérieur (3%) et parfois pose des réglementations contraignantes ce qui exaspère les armateurs qui souffrent historiquement des difficultés logistiques du pays qui étaient atténuées par le développement des ports secs mais ceux-ci ont été fermés par les douanes algériennes cette année, signe d'une énième défiance de l'Algérie envers le transport maritime international. Néanmoins, la capacité de (re)construire un armement moderne reste un challenge très difficile. Il faut sans doute, comme dans les pays voisins, développer les ports qui sont le vrai goulot du système économique du pays.

Paul TOURET

⁴ CHEC œuvre sur des travaux pour le terminal méthanier de Skikda.