



**HAL**  
open science

## Les ports, leviers de développement ? Opportunités sur la rive sud de la Méditerranée

Antoine Fremont

► **To cite this version:**

Antoine Fremont. Les ports, leviers de développement ? Opportunités sur la rive sud de la Méditerranée. *Afrique Contemporaine*, 2010, 234, pp 59-71. hal-02125267

**HAL Id: hal-02125267**

**<https://hal.science/hal-02125267v1>**

Submitted on 10 May 2019

**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.

# Les ports de la rive Sud de la Méditerranée : des leviers possibles de développement ?

Antoine Frémont  
Agrégé de géographie  
Directeur de recherche  
Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS)  
Systèmes Productifs, Logistiques, Organisation des Transports et Travail (SPLOTT)  
Site de Marne-la-Vallée  
"Le Descartes 2"  
2 rue de la Butte Verte  
93166 NOISY LE GRAND CEDEX  
Tél : 00 33 (0)1 45 92 56 72  
Standard : 00 33 (0)145 92 55 00  
Fax : 00 33 (0)145 92 56 71  
<http://www.inrets.fr/ur/splot/index.html>

## 1. Introduction

La mer Méditerranée est l'une des grandes lignes de fracture Nord-Sud à l'échelle mondiale entre pays riches et pays en développement. Cette ligne de fracture remonte aux Grandes découvertes puis à la Révolution industrielle, à partir du moment où l'organisation des grands circuits commerciaux se polarise progressivement sur l'Atlantique Nord, rejetant aux périphéries du monde, dans une logique d'exploitation, l'Afrique et l'Amérique latine. Exclue de ce monde atlantique, la Méditerranée retrouve un rôle relatif avec la colonisation, mais dans des liens de dépendance et de subordination des colonies par rapport à leur métropole.

Depuis l'Antiquité, elle a aussi occupé une place de carrefour et d'échanges entre les mondes européens, asiatiques et africains via l'ensemble arabo-persique à tel point qu'elle était la Mare Nostrum de l'Empire romain à son apogée ou, au Moyen-âge, le centre de l'économie mondiale grâce à quelques puissantes Cités-Etats décrites par Fernand Braudel. Elle tend aujourd'hui à réoccuper une place centrale dans les échanges mondiaux, notamment dans le grand courant de circulation maritime Est-Ouest de marchandises conteneurisées entre les principaux pôles de la planète : Amérique du Nord, Europe, Asie orientale. Mer fermée, elle s'ouvre sur le reste du monde par deux points de passage stratégiques : le canal de Suez et le détroit de Gibraltar.

Les ports des pays de la rive Sud de la Méditerranée, du Maroc, de l'Algérie, de la Tunisie, de la Libye et de l'Égypte sont issus de la fracture. Ce sont des ports de pays en développement qui en ont les maux et qui vivent dans des liens asymétriques et de dépendance avec les ports de la rive Nord de l'Union européenne. Mais la réaffirmation actuelle du rôle de carrefour de la Méditerranée leur ouvre sans doute quelques opportunités. Comment être partie prenante du carrefour, s'y arrimer et surtout pour en tirer quelle valeur ajoutée ? La participation possible des ports de la rive Sud de la Méditerranée aux grands courants d'échanges mondiaux peut-elle être un facteur de rééquilibrage entre les deux rives et par voie de conséquence un levier de l'intégration régionale à même de réduire la fracture de développement ?

## 2. Fracture et dépendance

### 2.1. Déséquilibres commerciaux et portuaires

Le déséquilibre commercial de part et d'autre des deux rives alimente le déséquilibre portuaire : ils sont de même nature. L'inégalité de richesse a une traduction commerciale. Les sept pays de l'UE riverains de la Méditerranée pèsent 10% des exportations mondiales<sup>1</sup>. A l'inverse, les autres pays riverains de la Méditerranée n'ont qu'un poids marginal dans le

---

<sup>1</sup> La France n'est évidemment pas uniquement un pays méditerranéen. Il faudrait donc pondérer son poids dans la zone.

commerce mondial (2,4%), les pays de la rive Sud ne comptant que pour un peu plus de 1%, l'Algérie et la Libye avec une part un peu plus élevée que leurs voisins grâce à leur pétrole qui représente plus de 96% de leurs exportations totales en valeur.

**Tableau 1. Part en % des pays de la rive Sud de la Méditerranée dans les exportations mondiales de marchandises en 2008**

	%
Egypte	0,15
Libye	0,39
Tunisie	0,15
Algérie	0,49
Maroc	0,13
Total	1,31

Source : OMC

Le déséquilibre concerne aussi les partenaires commerciaux. Les pays de l'UE entretiennent des relations privilégiées avec les autres pôles de l'économie mondiale, Asie orientale et Amérique du Nord alors qu'Egypte et pays du Maghreb ne comptent que très peu dans le commerce extérieur de l'UE. A l'inverse, ces derniers ont systématiquement comme premier partenaire commercial l'UE.

Le déséquilibre portuaire reflète le déséquilibre commercial. Malgré la difficulté de recueillir des statistiques portuaires exhaustives, il est possible d'estimer que les ports méditerranéens de l'UE concentrent en tonnage plus de 70% de l'activité en Méditerranée. Les inégalités de trafic renvoient à des réalités portuaires très différentes : d'un côté de vastes organismes portuaires, marqués par une forte productivité grâce à des terminaux spécialisés en fonction des navires et des marchandises, de l'autre des ports aux fonctions plus limitées, caractérisés par la faiblesse de l'outillage, ce qui se traduit souvent par des problèmes de congestion et des temps d'attente en rade pour les navires. A Alger, le temps moyen d'attente en rade des navires s'élève à 3 jours et celui du séjour moyen à quai à plus de 4 jours. Les autres faiblesses s'expliquent par de mauvais raccordements entre les ports et les réseaux routiers et ferroviaires pour la desserte de l'arrière-pays, souvent en raison d'un enclavement des ports dans de vastes zones urbaines déjà congestionnées, les déficiences de la douane, l'absence de transitaire pour organiser les transports, la mauvaise qualité des systèmes d'information, le vol, des effectifs parfois pléthoriques et au bout du compte des tarifs fixés indépendamment de la satisfaction du client. Pourtant, comme dans les autres pays du monde, les ports jouent un rôle essentiel pour le commerce extérieur puisque le transport maritime achemine plus de 75% en volume du commerce extérieur de ces pays.

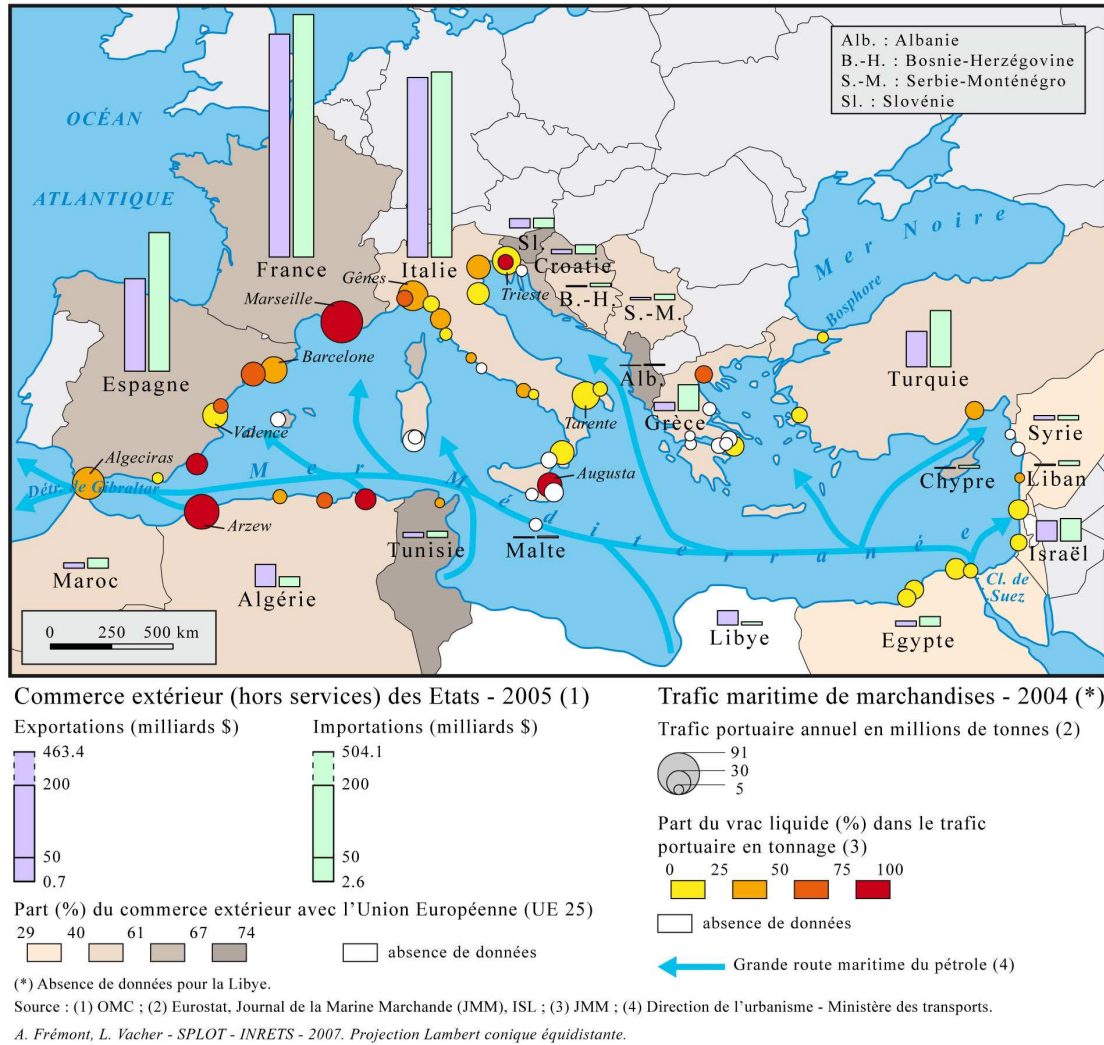
## 2.2. Flux Nord-Sud

Deux grands types de flux maritimes marquent la dépendance de la rive Sud par rapport à la rive Nord : les flux pétroliers et les flux rouliers et de passagers.

Selon les estimations du REMPEC (centre de prévention et de lutte contre la pollution localisé à Malte), la Méditerranée concentre de 20 à 25% du trafic pétrolier mondial, soit environ 400 millions de tonnes par an. Environ 130 millions de tonnes de pétrole proviennent du Moyen-Orient à destination de l'Europe en empruntant le canal de Suez qui, de ce fait, est un passage stratégique. Environ 100 millions de tonnes de pétrole partent d'Afrique du Nord (60 millions de la Libye, 40 millions de l'Algérie) vers, principalement, la France et l'Italie. L'Algérie et la Libye sont aussi deux gros exportateurs de gaz par navires méthaniers et par gazoducs. Plus de 80% du trafic maritime algérien repose sur les vracs liquides, essentiellement dans trois ports : Skikda, Bethioua mais surtout Arzew qui possède les plus grosses installations, notamment pour le gaz en provenance d'Hassi Messaoud. Ces ports sont des simples ports

d'exportation qui n'ont pas réellement permis une industrialisation comme les zones industrialo-portuaires de l'Europe du Nord.

### Carte 1. Les ports méditerranéens



A ces flux de pétrole s'ajoutent les flux de camions et de passagers par les car-ferries. Le trafic routier est le plus commode et le plus rapide pour acheminer d'Europe vers le Maghreb principalement des produits de consommation et dans l'autre sens des produits agricoles ou d'assemblage comme des vêtements ou des produits électroniques même si la concurrence chinoise est rude dans ce domaine. L'effet de proximité ne joue pas ou peu en faveur des pays du Maghreb, malgré le différentiel important dans le coût de la main-d'œuvre, tant l'Asie orientale et notamment la Chine, s'imposent dans le commerce international par la force de leur industrie manufacturière. Au commerce officiel s'ajoute le commerce informel avec des logiques d'organisation propre très bien décrite par Alain Tarrius. Les grandes migrations estivales de travailleurs d'origine maghrébine complètent le panorama avec des flux estimés à plus de 1 million de Marocains, 700 000 Algériens et environ 500 000 Tunisiens. Elles se traduisent par des pics momentanés de congestion, liés aussi au passage difficile des frontières. Le détroit de Gibraltar concentre l'essentiel de ces trafics avec Gibraltar/Algeciras d'un côté et Tanger et l'enclave espagnol de Ceuta de l'autre. Plus de 5 millions de passagers

et 9 millions de véhicules franchissent annuellement le détroit. Les flux sont tels que l'idée d'un lien fixe par tunnel est régulièrement avancée malgré son coût.

### **3. La conteneurisation : une opportunité pour les ports de la rive Sud ?**

Le transport conteneurisé, grâce aux prix et à la fiabilité qu'il offre aux chargeurs industriels ou de la distribution, s'inscrit directement dans l'organisation de chaînes logistiques, intégrées aux processus de production et/ou de distribution des produits manufacturés. Il participe de ce fait très directement à la mondialisation de l'économie. Le fait pour un Etat ou une région d'être arrimé aux réseaux maritimes conteneurisés contribue directement à la compétitivité de leur économie. Inversement, une situation marginale ou périphérique par rapport à ces réseaux peut être un frein au développement du commerce extérieur.

#### **3.1. La Méditerranée à nouveau au centre**

L'essor de l'Asie orientale a eu comme conséquence de redonner une place centrale à la Méditerranée dans les échanges maritimes mondiaux. La route conteneurisée entre l'Asie orientale et l'Europe est la première en volume devant la route transpacifique. L'Asie orientale en est le cœur, l'Inde constituant à terme un relais de croissance sans doute non négligeable. La Méditerranée participe aussi à la route entre l'Asie du Sud-Est (Singapour), l'Inde, le Golfe et la côte Est de l'Amérique du Nord via Suez. Elle permet enfin d'assurer des échanges Nord-Sud entre ses deux rives ou plus largement entre l'Europe et l'Afrique. Elle retrouve ainsi une place de carrefour et d'échanges entre les mondes européens, asiatiques et africains via l'ensemble arabo-persique.

La conteneurisation a enregistré à l'échelle mondiale une croissance continue de plus de 8% par an depuis les années 1980 jusqu'à l'automne 2008 qui marque le début d'une crise sans précédent depuis la Seconde Guerre mondiale. Comme pour le pétrole, les deux points de passage aux deux extrémités de la Méditerranée, Suez et Gibraltar, jouent un rôle essentiel. Les statistiques du canal de Suez permettent de montrer tout à la fois l'ampleur de la croissance et la brutalité de la crise. En 12 ans, de 1995 à 2008, le trafic des marchandises conteneurisées qui transitent par le canal est passé de 89 à 344 millions de tonnes, soit un trafic multiplié par plus de 3,8 contre 2,5 pour le trafic total. La part des marchandises conteneurisées s'élève à plus de 47% contre 30% en 1995. Mais la crise est sans précédent avec un recul en 2009 des trafics conteneurisés en tonnage de 11% et de 29% pour le trafic total !

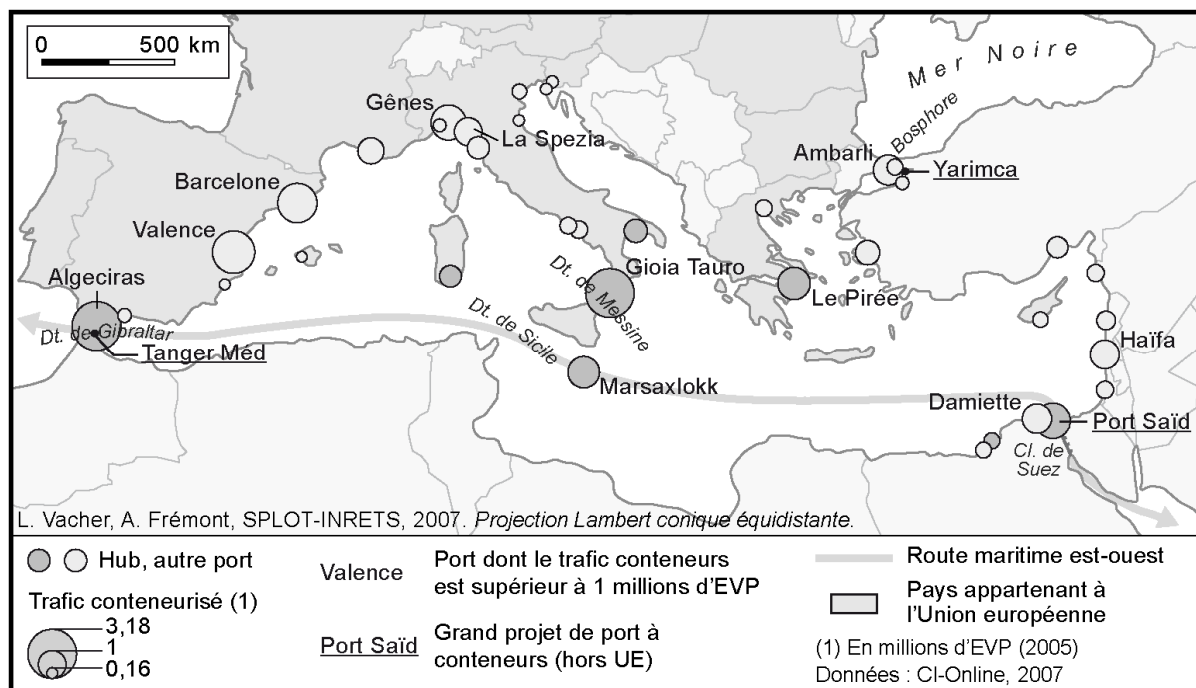
Croissance et crise se répercutent dans les trafics portuaires. Environ 37 millions d'EVP ont été manutentionnés en 2006 dans les ports méditerranéens contre 4,5 millions en 1985 et 11,5 millions en 1995, soit une croissance moyenne annuelle de plus de 10% de 1985 à 2006. Sans surprise, les ports de l'Union européenne accaparent l'essentiel du trafic (71%). Là se retrouvent classiquement les ports qui desservent un hinterland comme Barcelone ou Gênes. 2009 se caractérise par un recul des trafics de l'ordre de 10 à 20% en fonction des situations locales.

#### **3.2. La logique des hubs**

Mais le fait le plus marquant en Méditerranée, à l'image de ce qui s'est aussi passé tout au long de la grande artère mondiale circumterrestre conteneurisée Est-Ouest qui relie les trois pôles économiques majeurs de la planète (Europe, Amérique du Nord, Asie orientale), est l'avènement de grands hubs de transbordement : Algeciras, Valence, Gioia Tauro, Marsaxlokk (Malte), Damiette et Port Saïd en Egypte au débouché du canal de Suez, et dans une moindre mesure Cagliari, Tarente ou Le Pirée. Certains ports comme Valence sont à la fois des ports d'hinterland et de transbordement. Le rôle de ces ports, à l'image des hubs aériens, est de concentrer les escales de navires de tailles différentes, en provenance

d'origines géographiques variées et vers des destinations multiples, afin d'assurer le remplissage des plus gros navires dont la capacité ne cesse d'augmenter en concentrant les trafics sur quelques axes principaux tout en offrant aux clients des destinations multiples. Ils se situent au plus près de la route maritime qui va de Suez à Gibraltar afin de limiter au maximum la déviation des grands navires mères par rapport à cette dernière pour des questions de temps et de coûts. Marsaxlokk se situe par exemple exactement sur celle-ci. L'essor de ces hubs de transbordement illustre le rôle de carrefour joué par la Méditerranée dans le commerce maritime mondial des conteneurs.

**Carte 2. Trafic conteneurisé des ports méditerranéens en 2005**



Prenons l'exemple d'Algeciras, utilisé presque exclusivement par le premier armement mondial, le danois Maersk Line. En 2006, 29 lignes sur les 109 offertes par cet armement passent par Algeciras. Les principales lignes, par le nombre de navires engagés et la capacité de ces derniers, sont Est-Ouest. Elles permettent les liens avec l'Asie orientale et l'Amérique du Nord. Sur ces lignes Est-Ouest viennent se greffer des lignes Nord-Sud vers l'Afrique ou l'Amérique latine. Algeciras permet une interconnexion généralisée entre les courants Est-Ouest et Nord-Sud.

Deux constats peuvent être tirés de l'essor de ces hubs de transbordement en Méditerranée. Ils s'inscrivent dans la logique de maillage des réseaux des plus grands armements conteneurisés qui tendent à une couverture globale des marchés. La valeur ajoutée qu'ils apportent est d'abord interne à ces compagnies maritimes, et de ce point de vue, elle est considérable. A l'inverse, ces hubs sont de véritables enclaves, à l'impact économique très limité, dans le territoire où ils se situent. Ils n'emploient au mieux que quelques centaines de personnes, ne drainent pas de trafics d'hinterland car telle n'est pas leur fonction et n'ont par conséquent aucun effet d'entraînement économique ou presque sur les territoires qui les entourent. Le respect des normes de sécurité, via les codes ISPS, impose de fermer ces terminaux par rapport à l'extérieur, ce qui renforce encore la notion d'isolat. Il ne faut donc pas escompter un développement économique significatif à partir de la présence d'un simple hub maritime.

Ces ports de transbordement ont d'abord été implantés dans les pays de l'UE. L'interconnexion offerte par ces hubs ne profite que marginalement aux ports de la rive Sud car les pays du Maghreb sont d'abord desservis par les trafics rouliers. Cependant, les armements européens Maersk, MSC et CMA-CGM s'intéressent à ces marchés, notamment pour les conteneurs réfrigérés. Mais plusieurs transbordements sont parfois nécessaires pour les atteindre. La conteneurisation favorise la concentration sur quelques axes et pôles principaux au détriment des périphéries. En Méditerranée, elle a renforcé l'importance de la rive Nord.

**Tableau 4. Les lignes Maersk à Algeciras en 2006**

	Nombre de lignes	Taille moyenne des navires (EVP)
<b>Lignes Est-Ouest</b>		
Asie orientale	5	7800
Amérique du Nord	4	4500
<b>Lignes Nord-Sud</b>		
Afrique	12	1800
Amérique latine	4	1500
<b>Feeders</b>		
Espagne-France-Portugal	1	1000
Maroc	2	1000
Italie	1	650
<b>Total</b>	29	

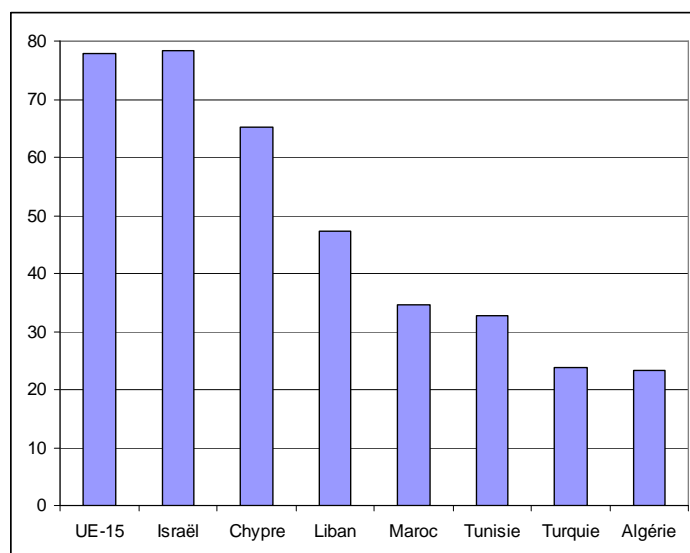
Source : d'après base CHTC

### 3.3. Une nécessaire ouverture aux investissements étrangers

Ces bouleversements méditerranéens liés à la conteneurisation ont participé à la prise de conscience des pays de la rive Sud qu'ils ne pouvaient rester l'écart du mouvement alors que leurs ports sont caractérisés par leurs faibles performances. A cela s'ajoute le fait que la croissance portuaire est forte dans la partie orientale de la Méditerranée, notamment en Turquie qui joue le rôle de locomotive économique pour la zone. Elle représente près de 10% des conteneurs manutentionnés en Méditerranée contre 2% seulement en 1985.

Cette forte progression de la conteneurisation en Méditerranée orientale témoigne d'un mouvement lent de modernisation des ports méditerranéens hors UE même si la conteneurisation reste encore un outil marginal. Dans les pays développés, près de 80% des marchandises diverses sont conteneurisées alors que les taux sont de moitié inférieurs en Méditerranée orientale ou au Maghreb.

**Figure 2. Taux de conteneurisation par pays pour les autres marchandises que le vrac en 2001**



Données manquantes pour l’Egypte  
 Source : d’après Eurostat

Pour les pays du Maghreb, une réelle inscription dans les courants du commerce international, aux échelles méditerranéennes, européennes et mondiales passent par la conteneurisation et donc par une modernisation des ports. Celle-ci signifie principalement, outre les nécessaires infrastructures de base (chenal d’accès, digues, quais), la spécialisation des espaces d’entreposage et des quais. Les ports modernes sont constitués de terminaux spécialisés adaptés à chaque type de navires et de marchandises, ce qui aboutit à une véritable « terminalisation » des ports (Slack, 2007). Ces terminaux sont remis en concession pour des durées longues à des sociétés spécialisées, publiques ou privées, indépendantes de l’autorité portuaire. C’est le modèle du « *landlord port* » où l’administration portuaire publique remplit ses missions régaliennes (douane, police), de service public et planifie l’utilisation de la ressource foncière mais n’intervient pas directement dans les fonctions commerciales et dans l’exploitation des terminaux. Ce modèle devient dominant à l’échelle mondiale, ce qui est allé de pair avec l’apparition, depuis les années 1990, de compagnies internationales de manutention, présentes simultanément dans plusieurs ports dans le monde (Notteboom, 2007). Ces opérateurs ont investi prioritairement dans les grands ports méditerranéens à conteneurs de l’UE.

Dans les autres ports de la Méditerranée, les fonctions commerciales, d’exploitation et d’administration sont encore trop souvent entremêlées. Cependant, tous les pays se sont engagés, plus ou moins, dans des réformes institutionnelles des ports afin de clarifier les situations et d’ouvrir des possibilités aux opérateurs internationaux (World Bank, 2007). Ce nouveau cadre est jugé attractif par les gouvernements. Il permet d’attirer des investissements étrangers, de développer de nouveaux terminaux portuaires pour faire face aux problèmes de congestion, en s’appuyant sur l’expertise des opérateurs spécialisés tout en conservant sur le long terme la propriété du terminal puisque les concessions sont remises en jeu au bout de 25 à 30 ans. Ces bouleversements ne sont pas toujours accueillis favorablement par les personnels des ports. C’est notamment le cas en Algérie. La réalisation d’un joint-venture entre l’opérateur des Emirats Arabes Unis, DP World et l’Entreprise du Port d’Alger pour l’exploitation de l’actuel terminal à conteneurs, et probablement dans l’avenir d’un nouveau terminal, se heurte à l’hostilité résolue des syndicats et se traduit par des jours de grève<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> El Watan, « La bataille du terminal à conteneurs d’Alger est lancée », 9 juillet 2007.



Les projets les plus ambitieux se situent actuellement en Egypte et au Maroc, c'est-à-dire logiquement aux deux extrémités de la Méditerranée, au débouché du canal de Suez et dans le détroit de Gibraltar, les deux synapses qui ouvrent cette mer intérieure sur le reste du monde. Les opérateurs internationaux, mis en confiance par le nouveau cadre légal, sont attirés par ces localisations stratégiques. Mais miser sur la seule implication des opérateurs internationaux peut se révéler un pari limité et risqué. Les armements comme les manutentionnaires sont dans une logique stricte de développement et de modernisation des installations portuaires interconnectées avec les routes maritimes. Le développement des territoires ne les intéresse pas, ce qui est normal. D'autre part, ils sont tributaires des fluctuations de l'activité économique mondiale. La crise actuelle les met à rude épreuve. Les armements doivent faire face à un problème de surcapacité chronique de l'offre de transport expliquée par un effondrement de la demande, au moins pendant le premier semestre 2009, mais aussi et surtout par un carnet de commande mondial en nouveaux navires qui s'avère soudainement disproportionné, au moins jusqu'en 2012. Quant aux manutentionnaires, ils font face à la chute des trafics et donc à une baisse de leurs revenus. La solidité des groupes ou des banques auxquels ils sont adossés est donc déterminante. Quelques faillites ou nouvelles fusions ne sont sans doute pas à exclure.

La modernisation des ports des pays de la rive Sud passe donc par une ouverture aux investisseurs étrangers mais en mesurant les limites. Chaque opérateur, armateurs, manutentionnaires ou logisticiens, agit en fonction de ses intérêts propres, dictés par la logique de l'entreprise, et non pas dans une perspective de développement et d'aménagement du territoire.

**Tableau 6. Principales implications des opérateurs internationaux de terminaux à conteneurs dans les ports de la Méditerranée, hors UE**

Port	Opérateur	Nationalité	Part de capital	Trafic (millions EVP)
<b>Egypte</b>				
Port Said	APM	Danemark	60	0,7
Port Said	Cosco	Chine	20	?
<b>Maroc</b>				
Tanger Med phase I	APM	Danemark	90	1,3*
Tanger Med phase II	Eurogate	Allemagne	40	1,5*
	CMA-CGM	France	20	
	Comanav	Maroc	20	
	MSC	Italie	20	

\* capacité du terminal en construction

Source : Drewry, 2006.

### **3.4. Le port comme levier de développement : l'exemple de Tanger Med**

Avec Tanger Med, le Maroc mène une opération de très grande ampleur, qui n'est pas seulement portuaire, mais qui utilise le port comme un outil de développement et d'aménagement du territoire.

Tanger Med est un port entièrement nouveau, situé à 30 kilomètres environ à l'Ouest de l'enclave espagnol de Ceuta et qui n'est séparé de la rive européenne que par les 17 kilomètres du détroit de Gibraltar. L'idée première consiste à utiliser cette situation

stratégique pour implanter un hub de transbordement, concurrent de celui d'Algesiras. La croissance des trafics était telle jusqu'à la crise que le pari est très intelligent. Les manutentionnaires comme les armements étaient à la recherche de nouvelles disponibilités portuaires. Chacun tente d'affirmer une présence forte dans au moins un port de la rangée maritime, ce port devenant pour lui son port pivot dédié, son « home port ». Tanger Med a démarré avant la crise, ce qui a permis d'amorcer la pompe. Les investissements les plus importants ont donc concerné la conteneurisation avec la réalisation de deux terminaux aujourd'hui en service, capables de recevoir les plus grands navires porte-conteneurs, et avec une capacité totale de 3,5 millions d'EVP. Ils ont été donnés en concession à deux entités différentes afin de favoriser la concurrence entre les opérateurs. Le premier a été adjugé au deuxième plus grand manutentionnaire mondial, le danois APM Terminal qui est une filiale du groupe maritime Möller, aussi propriétaire du premier armement mondial de lignes régulières Maersk. Le second revient à un consortium qui réunit les second et troisième armements mondiaux (l'italo-suisse MSC et le franco-libanais CMA-CGM) ainsi que le septième opérateur de manutention à l'échelle mondiale, l'allemand Eurogate. Ces terminaux ne sont pas entièrement dédiés aux opérateurs qui ont reçu la concession. Ils reçoivent aussi des navires des armements concurrents pour 1/3 de la capacité du premier et 50% de celle du second. Les trafics sont au rendez-vous puisque parti de zéro, le port a traité en 2008 plus de 1 million d'EVP et la croissance s'est poursuivie en 2009. Malgré la crise, la décision de construire deux nouveaux terminaux a été prise (Tanger Med II), avec un échéancier plus étalé malgré tout par rapport au calendrier initial, ce qui portera à terme la capacité de Tanger Med à plus de 8 millions d'EVP. Au total plus de trois milliards d'Euro auront été investis pour l'infrastructure, les superstructures et les équipements de l'ensemble des terminaux.

Mais le port de transbordement s'inscrit dans un plan plus vaste. Le port comprend aussi des terminaux pour les ferries et les rouliers (ouverture en 2009), pour les vrac et un poste pétrolier pour le transfert des produits de raffinage. La création d'un terminal ferry permettra notamment de désengorger le port de Tanger, totalement saturé pendant la période estivale, avec des files d'attente si longues que les risques d'incidents se multiplient. Cela favorisera aussi une plus grande affirmation du rôle touristique de Tanger qui devrait alors pouvoir accueillir des navires de croisière.

Mais surtout, le port doit pouvoir constituer une zone d'activité en soit avec la création progressive de trois zones franches sur près de 1000 hectares. Le projet phare est l'implantation d'une usine de montage du groupe Renault-Nissan pour 200 000 véhicules par an avec la possibilité d'aller à 400 000. Cette usine est destinée à produire des véhicules à bas coûts tant pour les marchés du Maghreb qu'à l'exportation (90% de la production). Ce projet devrait conduire à la création de près de 6000 emplois directs et de 30 000 emplois indirects. D'autres entreprises s'implantent sur la zone, notamment en lien avec la logistique. A la fonction purement maritime s'ajoute donc une fonction industrielle qui alimentera les trafics portuaires. C'est elle qui engendrera les plus fortes créations d'emplois. Sa réussite dépendra en grande partie des investissements étrangers et de leur pérennité. Très clairement, avec la technique de la zone franche, le Maroc s'inspire du modèle chinois des zones économiques spéciales. Il joue sur le différentiel du coût de la main-d'œuvre par rapport à sa voisine immédiate l'Europe tout en attirant les capitaux étrangers grâce à une fiscalité attractive.

Enfin, le port participe à l'aménagement du territoire marocain. Des connexions routières et ferroviaires sont aménagées avec le reste du réseau marocain, notamment pour raccorder Tanger-Med à l'axe principal Tanger-Casablanca. L'autoroute Tanger Med-Tanger a été ouverte en 2008 et en 2009 la ligne ferroviaire qui relie le port au réseau ferroviaire national. Le port ne doit pas être un simple port de transbordement mais drainer aussi l'hinterland marocain, y compris jusqu'à Casablanca. Ainsi, le port peut profiter à l'économie marocaine

en favorisant le désenclavement de l'ensemble du pays par son arrimage aux grandes routes maritimes.

Le Maroc a fait un pari remarquable car le projet Tanger Med joue sur plusieurs registres qui entrent en interactions. Il fait système dans une logique de développement. Le hub maritime, qui apporte une valeur ajoutée territoriale nulle ou presque, est saisie comme point d'ancrage pour attirer l'investissement étranger et des activités industrielles ou de distribution. Cette attractivité ne consiste pas uniquement à entrer dans une logique d'une pure économie extravertie. Elle doit servir aussi un aménagement régional et national qui ne peut être porté que par des autorités publiques avec un fort pouvoir d'impulsion, ici l'agence de développement de Tanger Med (Agence Spéciale Tanger Méditerranée) et l'Etat marocain.

Cet exemple est-il imitable ? L'Algérie et l'Egypte ont des projets importants de modernisation de leurs terminaux portuaires avec en appui des investisseurs étrangers. La Tunisie souhaite développer avec Enfidha un projet très comparable à celui de Tanger Med, mais cette fois-ci en Méditerranée centrale. La crise va très certainement en geler le démarrage tant les opérateurs du transport maritime sont actuellement préoccupés pour surmonter financièrement la période actuelle et honorer avec difficulté les investissements qu'ils ont déjà engagés pendant la phase de prospérité.

La multiplication des projets pose en fait la question d'un surinvestissement possible sur la rive Sud. En Chine, les nombreux projets portuaires liée à une surenchère de compétition entre les autorités locales, notamment municipales, porte aussi très clairement ce risque de la surcapacité (Wang, 2007). Mais la croissance y est telle que l'offre répond pour l'instant à la demande et la suscite aussi, même si l'éclatement de la bulle spéculative est un risque certain. Rien de tel pour l'instant dans les pays du Maghreb ou en Egypte qui accumulent des handicaps importants : croissance artificielle du fait de la rente pétrolière (Algérie et Lybie), très grandes incertitudes politiques liées à des régimes politiques autoritaires, corrompus et à bout de souffle (Algérie, Lybie, Egypte), faiblesse enfin de l'intégration régionale avec l'Europe.

#### **4. Conclusion**

Les évolutions récentes du transport maritime en Méditerranée, sous-tendue en grande partie par la conteneurisation, on accentué les déséquilibres de développement entre les deux rives. La conteneurisation accentue les polarisations plus qu'elle ne les atténue.

Les pays de la rive Sud ont pris conscience de ce nouveau risque de marginalisation. La situation à nouveau centrale de la Méditerranée sur les grandes routes maritimes leur offre des opportunités pour moderniser leurs installations portuaires, même si le hub maritime n'a aucun effet d'entraînement territorial. L'appel aux opérateurs étrangers et à leur capacité d'investissement est actuellement très limité à cause de la crise. Plus fondamentalement, un véritable processus de développement n'est possible que dans le cadre de projets portuaires portés par les autorités publiques. Ils vont au-delà de la simple modernisation des terminaux et dépassent de ce fait les logiques singulières et particulières des opérateurs privés pour apporter une véritable valeur ajoutée collective. L'exemple de Tanger Med est à cet égard exemplaire.

A plus long terme, le développement des pays du Maghreb et de l'Egypte, passe non pas par la mise en place d'une frontière étanche entre les deux rives de la Méditerranée, mais, comme en Asie orientale, par une intégration régionale qui s'appuie entre autre sur les échanges commerciaux. De ce point de vue, les ports maritimes ont un rôle essentiel à jouer.

#### **Bibliographie**

Bergeron R. 1999. Croissance des flux de conteneurs et avènement d'un mégaport : Gioia Tauro en Calabre, *L'Information géographique*, vol. 63, juin, pp. 99-111.

Bernadie-Tahir N. 2000. Du port des galères au « hub » : l'évolution des fonctions portuaires de Malte à la croisée des nouvelles routes méditerranéennes, *Annales de géographie*, n° 616, pp. 597-612.

Bruyas F. 2000. Port Saïd (Egypte), lieu d'articulation du local au mondial. Zone et ville franche : questions d'échelles, *Annales de géographie*, n° 612, pp. 152-171.

Euromed. 2004. Transport maritime et ports. Un secteur clé pour encourager les relations de commerce intra-régional, *Projet EuroMed Transport, contrat principal, Etude de diagnostic, Partie I: enjeux régionaux, Module 5, Union européenne*, 134p. Téléchargeable sur <http://euromedtransport.org/>

Fleming D. K. 2000. A Geographical Perspective of the Transshipment Function, *International Journal of Maritime Economics*, vol. 2, n° 3, pp. 163-176.

Frémont A. 2008, Les relations maritimes de l'Europe en Méditerranée : ouverture sur le grand large et oubli des voisins, in numéro thématique sur « Union européenne – Voisinages. La quête d'une intégration régionale », *STRATES Matériaux pour la recherche en Sciences sociales*, n°15, pp.189-208.

Frémont A. 2007. Global maritime networks: The case of Maersk. *Journal of Transport Geography*, vol. 15, n° 6, 431-442.

Gouernal E., Debrie J., Slack B. 2005. Dynamics of change in the port system of the western Mediterranean, *Maritime Policy and Management*, vol. 32, n° 2, pp. 1-15.

Hatem F. 2006. Les investissements étrangers en transports dans la région MEDA. Réseau Euroméditerranée d'Agences de Promotion des Investissements, Agence française pour les investissements internationaux, *ANIMA, Notes et Etudes*, n° 18, septembre, 140p.

Notteboom T. 2007. Concession Agreements as Port Governance Tools, in Brooks, M.R., Cullinane, K. (editors), *Devolution, Port Governance and Port Performance, Research in Transportation Economics*, vol. 17, Elsevier, 437-455.

Slack B. 2007. The Terminalisation of Seaports, in Wang, J., Notteboom Th., Slack, B. (editors), *Inserting Port-cities into Global Supply Chains*, Ashgate, forthcoming.

Tarrius A., 2002. La mondialisation par le bas: les nouveaux nomades de l'économie souterraine, Paris, Balland, 220p.

Wang J.J., Olivier, D. (2007), "Shanghai and Ningbo: In Search of an Identity for the Chanjiang Delta Region", in Cullinane K. and Dong-Wook S. (Editors), *Asian Container Ports*, New York, Palgrave Macmillan, pp. 183-197.

Woodbridge C. 2005. Mixed fortunes for Med hubs, *Containerisation international*, novembre, pp.3-7.

World Bank. 2007. Port Reform Toolkit, Second Edition, available at <http://web.worldbank.org>