

► Le complexe portuaire marocain et ses 1600 m de quai. Son extension (à dr.), aujourd'hui en chantier, devrait être opérationnelle en 2019.

MAGHREB

Tanger Med lance la course à la taille

Dans la bataille portuaire, le Maroc a une longueur d'avance sur son voisin algérien, qui espère pour sa part se relancer avec un projet géant à Cherchell. Les armateurs se positionnent aussi.

THIBAUD TEILLARD

La Méditerranée est un marché convoité pour les armateurs, qui, progressivement, font monter en puissance la taille et la capacité des porte-conteneurs affectés à la desserte de l'Asie. L'introduction sur les ports nord-européens des plus grands navires du monde fait descendre en Méditerranée des bâtiments qu'elle ne voyait passer jusqu'alors que sur la route reliant le canal de Suez au détroit de Gibraltar. Parmi ceux-ci, les plus importants font aujourd'hui un peu plus de 20 000 conteneurs équivalents vingt pieds (EVP). Mais l'armateur français CMA CGM vient de commander en Chine neuf porte-conteneurs de 22 000 EVP qui arriveront début 2020, quand son concurrent MSC vise encore plus gros. Censés officiellement atteindre les 22 000 EVP, les onze navires commandés en Corée par l'armateur italo-suisse, numéro deux mondial, auraient en réalité une capacité de 23 500 EVP, selon les estimations du cabinet de consulting spécialisé dans le maritime Alphaliner.

STRATÉGIQUE. Cette course à la taille oblige les ports à suivre, s'ils ne veulent pas être marginalisés. Au Maghreb, c'est le Maroc qui est très vite passé en tête. « C'est le pays d'Afrique du Nord qui a l'économie la plus émergente, analyse Paul Tourret, le directeur de l'Isemar (Institut supérieur d'économie maritime). À ce titre, il est vraiment porté par les échanges économiques internationaux. » Contrairement à ses deux voisins d'Afrique du Nord, le Maroc a trois atouts portuaires : un flux de conteneurs engendré par un véritable marché intérieur, grâce à une industrialisation croissante et à l'exportation de fruits et primeurs, des conteneurs en transbordement et une bonne connexion par navires rouliers (transportant des véhicules). Ce mode de transport est conforté par le choix de CMA CGM de mettre en ligne, depuis octobre, deux gros navires entre Casablanca, Tanger, Marseille et Gênes pour essayer de capter une partie du flux de camions transitant par l'Espagne.

Constatant, à portée de vue de sa côte, la forte croissance du grand hub espagnol d'Algésiras, le royaume a largement investi pour profiter de l'emplacement stratégique du détroit de Gibraltar par rapport à l'Afrique du Nord, l'Afrique de l'Ouest, la Méditerranée et l'Europe du Nord. Portés également par la zone économique voisine, les 100 ha

du port de Tanger Med, dont le premier terminal a ouvert en juillet 2007, sont un succès majeur. Il est devenu l'un des tout premiers en Afrique, avec Durban, et ambitionne de dépasser Port-Saïd, le grand hub construit à l'entrée nord du canal de Suez.

Parti de zéro sept ans plus tôt, le hub a franchi, en 2014, le cap des 3 millions de conteneurs EVP manutentionnés, avec plus de 2 100 escales de porte-conteneurs. Un chiffre que les capacités de Tanger Med 1 (1 600 m de quai), désormais saturé, ne permettent plus de dépasser depuis. Mais après le terminal 1 (géré par APM Terminals, APMT, du groupe danois Maersk) et le terminal 2 (groupe allemand Eurogate associé à CMA CGM et à MSC), deux autres sont en cours de construction depuis 2009 par Bouygues, déjà maître d'œuvre de la première phase. Deux digues de 3 665 m et 718 m ont été achevées en 2014 pour assurer la protection de Tanger Med 2, avec 76 ha de terre-pleins.

APPÉTIT. Le premier des deux terminaux de Tanger Med 2 (terminal 3) représente 240 millions d'euros d'investissement et sera opérationnel en novembre 2019, avec 800 m de quai confiés par l'Agence spéciale Tanger Med (TMSA) au groupe portuaire marocain à capitaux publics Marsa Maroc. Capacité supplémentaire : 1,4 million d'EVP.

Le deuxième est un énorme morceau qui pèse 758 millions d'euros d'investissement pour 2 000 m de quai (1 600, dans un premier temps, plus une option pour 400 m supplémentaires), soit une capacité de 5 millions d'EVP. Futur hub des navires de Maersk Line, numéro un mondial du conteneur, il doit démarrer ses activités en janvier 2019 avec, aux commandes pour une concession de trente ans, le même APMT. Inspiré de ce que l'opérateur a mené lors de la dernière extension du port de Rotterdam, il sera le premier terminal automatisé en Afrique. Exit les grutiers : les portiques de quai seront commandés à distance devant un ordinateur.

Même s'il laisse probablement la place sur Tanger Med 1 à CMA CGM et Eurogate, APMT

Des ports marocains plus dynamiques

Ils ont représenté en 2016 un trafic de

121,1

millions de tonnes de marchandises (en hausse de 8,6 %), dont

27,7

millions de tonnes pour Casablanca.

Tanger Med est le premier port marocain avec

44,61

millions de tonnes (+ 8,7 %) et 2,9 millions de conteneurs EVP



sera tout-puissant sur le détroit, car il est déjà à la tête du principal terminal d'Algésiras, le voisin d'en face. Algésiras, qui, devant l'appétit marocain, lance lui aussi, cet automne, un appel d'offres pour construire un troisième terminal. Il en faudra des boîtes pour rentabiliser tout ça...

D'autant que, un peu plus vers l'est, les Algériens ont décidé de ne pas passer à côté de la manne. Même si les finances du pays sont fortement touchées par la chute des prix de l'or noir, amorcée mi-2014, l'Algérie tient bon pour lancer son projet de port majeur à Cherchell, près de Tipaza. Appelé « grand port-centre d'El-Hamdania », il s'agit d'un port en « greenfield » – construit à partir de zéro –, à une centaine de kilomètres d'Alger.

Pour le moment, le premier coup de pioche n'a toujours pas été donné pour ce projet, qui est plutôt marqué par les coups de boutoir des ministres de passage annonçant le lancement imminent des travaux. Dernier en date : Abdelghani Zaalane, le ministre des Travaux publics et des Transports, début septembre. Une visite, indique un communiqué du ministère algérien, qui « s'inscrit dans

DES ARMATEURS MAGHRÉBINS SE JETTENT AUSSI À L'EAU

La dernière décennie a été rude pour les armateurs maghrébins, qui, dans le passager mais surtout dans le conteneur, ont laissé l'essentiel du marché aux grands leaders européens. Le Maroc a vendu la Comanav à CMA CGM pendant que la Comarit, qui avait repris son activité passagers, a été liquidée, tout comme l'autre armateur privé, International Maritime Transport

Corporation. En Algérie, le gouvernement, qui avait des ressources jusqu'en 2014, cherche à relancer les trois armateurs publics (Compagnie nationale de navigation-Cnan Nord et Cnan Med, pour le fret, et Entreprise nationale de transport maritime de voyageurs, ENTMV, pour les passagers). Des navires récents ont été achetés d'occasion pour les colis

lourds et le conteneur, et un ferry a été commandé en Chine. La Tunisie a maintenu à flot la Compagnie tunisienne de navigation, qui a été renforcée par l'imposant ferry *Tanit*. Côté privé, la relance est encore modeste. Cevital, premier groupe privé en Algérie, dispose d'un armateur, Nolis, présent dans le roulier et le vrac. La banque marocaine BMCE et l'armateur grec

Attica ont lancé Africa Morocco Links, qui a permis au pavillon marocain de se renforcer sur le détroit de Gibraltar, où seul Inter Shipping, basé à Tanger, représentait ses couleurs. Mais le projet d'une seconde compagnie, Detroit World Logistics, avec le ferry *Rif* – actuellement en arrêt en Italie –, ne s'est pas encore concrétisé. ●

T.T.



◀ Le terminal d'Alger, désormais géré par DP World.

ANIS BELGHOU/AF/SIPA

le cadre des mesures prises récemment par le gouvernement pour réunir toutes les conditions nécessaires au lancement de ce projet vital dans les plus brefs délais ».

À Cherchell, l'Algérie s'inspire du succès de Tanger Med en imaginant également une zone industrielle et logistique. Mais plutôt que d'en faire un hub de transbordement maritime – dont les navires déchargent des boîtes qui repartent sur d'autres navires, vers d'autres destinations –, le gouvernement imagine, non sans optimisme, un port desservant l'arrière-pays par voie terrestre : l'Algérie, bien sûr, mais aussi les pays enclavés du Sahel, voire l'Afrique de l'Ouest, en évitant un long voyage maritime depuis la Méditerranée. « Difficile d'y croire, analyse Paul Tourret. Ce port sera déjà fort utile pour bien desservir le marché local. » Car l'Algérie, si elle commence, grâce au groupe privé Cevital et à l'automobile (PSA, après Renault, vient d'annoncer l'ouverture d'une usine près d'Oran), à diversifier son industrie pour ne pas trop dépendre des hydrocarbures, est, malgré un gros potentiel, handicapée par un sous-développement portuaire chronique. Avec, notamment, une très faible part du roulier, qui devrait être le mode d'acheminement naturel. « La logistique d'une remorque est plus complexe que celle d'un conteneur », analyse Georges Oberlé, qui suit les ports algériens au Grand Port maritime de Marseille.

SOUFFLE. Gérés, comme tous les ports du pays, par la société publique Serport, créée en 2016, Alger et Oran sont congestionnés et n'ont pas les capacités nautiques nécessaires pour les grands navires modernes. À quelques kilomètres dans l'arrière-pays, les ports secs, exploités en direct par les armateurs avec scanning et dédouanement sur place, ont donné un peu de souffle et pèsent désormais sur une grande majorité du trafic. Ils étaient jusqu'ici handicapés par l'obligation qu'avaient les armateurs d'y envoyer tous les conteneurs du

Plus de volumes en Algérie

Les 14 ports du pays ont représenté

129

millions de tonnes de marchandises en 2016 (en baisse de 3 %), dont

45,47

millions de tonnes pour le port pétrolier d'Arzew. Alger pèse

15,6

millions de tonnes avec 900 000 conteneurs EVP

même navire. « Depuis trois mois, explique-t-on chez CMA CGM, qui possède deux ports secs à Alger et Oran plus un en convention à Annaba, il est possible, à chaque escale, de mixer les conteneurs vers le port sec ou le port-centre. »

L'Algérie a essayé de doper ses ports-centres, en confiant la gestion du terminal d'Alger à l'un des plus gros opérateurs mondiaux, l'émirati Dubai Port World, et celui de Béjaïa au singapourien Portek. Mais l'espace limité ne permet pas d'y faire des miracles. À Djen-Djen, port naturel des gisements de Hassi Messaoud, à l'est d'Alger, DP World n'a pas non plus pu faire grand-chose, car, même si la configuration de la digue s'est récemment améliorée, le port est très ouvert sur le vent et la houle.

Reste Cherchell, port extra-urbain, pour essayer de passer à une autre dimension. Il lui faudrait néanmoins un grand armateur pour le lancer, car ce sont, dans les faits, eux qui décident. Mais MSC a déjà choisi la péninsule Ibérique (Las Palmas, aux Canaries, Sines, au Portugal, et Valence) comme hub, CMA CGM est solidement installé à Malte et à Tanger, Maersk, à Tanger et à Algésiras. Resterait le chinois Cosco, le futur numéro trois mondial, avec l'idée de placer Cherchell sur les nouvelles routes de la soie. Mais Cosco vient de racheter l'espagnol Noatum, le premier terminal de Valence, en face.

En attendant, même sur le secteur clé algérien, les Marocains continuent de prendre de l'avance : le projet de Nador West Med, à l'est de Tanger, est en cours de lancement d'appel d'offres pour la réalisation des infrastructures maritimes, notamment une digue de 4,2 km. Il doit être livré en 2022 et vise, outre encore des conteneurs, un trafic annuel de 25 millions de tonnes de produits pétroliers. « Les Marocains ont bien compris qu'il y a deux marchandises qui ont besoin de hubs de transbordement à l'échelle de la mondialisation, le conteneur et le pétrole », conclut Paul Tourret. ●

EN TUNISIE, DE GRANDES AMBITIONS À L'ABANDON

C'est un handicap à leur développement portuaire : les trois pays du Maghreb n'échangent quasi rien entre eux, à part quelques marchandises pour l'Algérie qui passent par la Tunisie. Les navires de lignes régulières ne font pas de desserte commune des trois pays, comme en Méditerranée orientale. La Tunisie, sorte d'excroissance économique de l'Europe en matière de sous-traitance, a

donc exclusivement misé sur le roulier (navires qui peuvent charger entre autres des véhicules), abandonnant son projet de grand port en eau profonde de l'époque Ben Ali. Une véritable autoroute de la mer fonctionne vers l'Italie et Marseille, avec une bonne fréquence. Le conteneur est sous-développé, et la manutention, à Radès, le port de Tunis, est de qualité assez médiocre. ●

T.T.