

Daniel Labaronne, *Villes portuaires au Maghreb. Acteurs du développement durable*, Paris : Presses des MINES, collection Développement durable, 2014.

© Presses des MINES - TRANSVALOR, 2014
60, boulevard Saint-Michel - 75272 Paris Cedex 06 - France
presses@mines-paristech.fr
www.pressesdesmines.com

© Illustration de couverture : Sabine Pihen Labaronne

ISBN : 978-2-35671-067-3

Dépôt légal : 2014

Achévé d'imprimer en 2014 (Paris)

Tous droits de reproduction, de traduction, d'adaptation et d'exécution réservés pour tous les pays.

Villes portuaires au Maghreb

Acteurs du développement durable

Collection Développement durable

Dans la même collection :

Bruno Peuportier (dir.)

Eco-conception des ensembles bâtis et des infrastructures

Bruno Peuportier (dir.)

Livre blanc sur les recherches en énergétique des bâtiments

Association Événement OSE

smart grids et stockage

Ouvrage coordonné par Gilles Guerassimoff, Nadia Maïzi

smart grids. Au-delà du concept comment rendre les réseaux plus intelligents

François Mirabel

La Déréglementation des marchés de l'électricité et du gaz

Fabrice Flipo, François Deltour, Michelle Dobré, Marion Michot

Peut-on croire aux TIC vertes ?

Benjamin Israël

Quel avenir pour l'industrie dans les places portuaires ?

Association Événement OSE

Eau et Énergie

Ouvrage coordonné par Bruno Duplessis et Charles Raux

Économie et développement urbain durable 2

Ouvrage coordonné par Gilles Guerassimoff, Nadia Maïzi

Eau et Énergie : destins croisés

Christophe Gobin

Réussir une construction en éco-conception

Ouvrage coordonné par Jean Carassus et Bruno Duplessis

Économie et développement urbain durable 1

Ouvrage coordonné par Gilles Guerassimoff et Nadia Maïzi

Carbone et prospective

Peuportier Bruno

Éco-conception des bâtiments et des quartiers

Ouvrage coordonné par Gilles Guerassimoff et Nadia Maïzi

Îles et énergie : un paysage de contrastes

Villes portuaires au Maghreb

Acteurs du développement durable

Daniel Labaronne
(Coord.)

université
de BORDEAUX

INSTITUT CDC
POUR LA RECHERCHE



Remerciements

Les auteurs remercient tous les acteurs publics et privés de la communauté portuaire au Maghreb qui ont contribué à enrichir le contenu de cet ouvrage.

Présentation de l'ouvrage

DANIEL LABARONNE

Les villes portuaires au Maghreb : Alger, Béjaïa, Casablanca, Oran, Sfax, Sousse, Tanger, Tunis sont au cœur de la mondialisation de la production et des échanges de biens et de services. Elles sont aussi en pleine phase de recomposition urbaine avec des exigences nouvelles en termes de respect des équilibres environnementaux, économiques, sociaux et culturels. Elles constituent des places où se rencontrent, s'articulent voire se confrontent l'économie globale et l'économie locale.

Certes, comme le démontre Fernand Braudel (1949), le phénomène n'est pas nouveau pour des pays méditerranéens. Toutefois, la participation de plus en plus active des économies du Maghreb à l'économie internationale transforme fondamentalement les conditions de cette interface global-local.

Les villes portuaires maghrébines, et leurs territoires avoisinants, s'insèrent de plus en plus dans la division internationale des processus de production des firmes multinationales. Elles s'intègrent rapidement dans le réseau mondial des plates-formes logistiques des grands armateurs internationaux. Elles concèdent la gestion des terminaux conteneurs à des opérateurs internationaux dans le cadre de partenariats publics-privés ou d'opérations de privatisation. Elles participent à la zone de libre échange avec l'Union européenne en étant associées, pour certaines, au projet communautaire des «Autoroutes de la Mer». Elles bénéficient d'un flux croissant d'investissements directs étrangers.

C'est dans ce contexte que les villes portuaires au Maghreb doivent élaborer des réponses appropriées et internalisées aux tensions urbaines, économiques, sociales, environnementales et culturelles qui découlent de la stratégie de plus en plus internationalisée de leur port. Dans ce cadre, les acteurs publics et les responsables d'entreprises portuaires sont confrontés à des enjeux multiples en termes de développement durable. Il s'agit pour eux :

- d'inventer des solutions opérationnelles qui permettent de concilier développement économique et urbain de la ville portuaire ;
- de mettre en place des structures de coopération et de gouvernance qui valorisent un territoire productif commun en combinant les intérêts contradictoires des différentes parties prenantes ;
- de favoriser les alliances publiques-privées qui mobilisent les prestations immatérielles du territoire avec les activités matérielles du port ;

- de prendre en compte les exigences environnementales, de qualité de vie et de bien-être des populations ;
- de préserver la mixité sociale ;
- de veiller à ne pas entamer l'identité culturelle de la ville portuaire.

Les villes-ports des économies émergentes sont donc le lieu d'observation privilégié des tensions qui se nouent entre les contraintes de la mondialisation et les attentes en matière de développement durable. Ces villes sont l'espace où se définit un nouveau modèle de développement économique et territorial, où se joue l'avenir environnemental des territoires et des populations concernés, où s'expérimentent de nouvelles pratiques sociales.

À ce titre, les villes portuaires au Maghreb sont des ateliers du développement durable et fournissent un terrain privilégié d'étude tant pour la communauté scientifique que pour des opérationnels intéressés par les questions de l'intégration des activités économiques portuaires au sein d'agglomérations urbaines en forte expansion.

Grâce à l'appui financier de l'Institut CDC pour la Recherche (Caisse des dépôts), des études de terrains et des séminaires de travail ont été organisés, entre 2011 et 2013, dans différentes villes portuaires maghrébines autour du thème : « *Villes portuaires au Maghreb, acteurs du développement durable* ». Ce travail a mobilisé une équipe interdisciplinaire, en économie, géographie, gestion et sociologie, composée d'une quinzaine de chercheurs de nationalités différentes (algérienne, française, marocaine, tunisienne). Cet ouvrage rend compte de leurs réflexions et des discussions qui se sont instaurées lors des différentes rencontres des membres de cette communauté scientifique.

La contribution de César Ducruet et Fatima Zohra Mohamed-Chérif s'intéresse à l'insertion des villes portuaires maghrébines dans la circulation maritime mondiale, avec une application au cas des hydrocarbures. Les auteurs proposent de mieux comprendre l'insertion inégale des ports maghrébins dans le système maritime mondial des flux de marchandises. Ils soulignent la singularité des ports au Maghreb dans le trafic portuaire africain. Ces ports représentent un tiers de ce trafic, ce qui leur confère une place importante, mais ils ne réalisent qu'un cinquième du trafic conteneurisé du continent, ce qui apparaît relativement modeste. Ce double constat résulte d'une spécialisation « vraquière » et d'un faible taux de conteneurisation des ports maghrébins. Selon les auteurs, cette situation explique sans doute pourquoi la majorité des travaux sur les villes portuaires africaines concerne d'autres régions que celle du Maghreb. En contrepoint, leur étude appliquée à cet espace géographique présente une vraie originalité et apporte un éclairage neuf permettant de mieux saisir la spécialisation des trafics maghrébins et d'en tirer des conclusions sur la capacité des ports maghrébins à diversifier leurs connections. Une tendance se dessine qui est l'intégration de plus en plus forte en réseau des ports maghrébins entre eux. Cette logique de réseau qui s'amorce exprime peut être les prémices d'une

intégration commerciale régionale plus poussée entre économies maghrébines faiblement intégrées jusqu'à présent.

La contribution de Karim Kammoun porte sur l'importance des villes portuaires dans la maritimisation des économies, avec une application au cas du port de Sfax. L'auteur revient sur la distinction entre littoralisation et maritimisation des économies. Le phénomène de littoralisation, dans un contexte de développement des transports et d'internationalisation des économies, correspond au déplacement des habitants et des activités économiques des terres intérieures vers les espaces littoraux. La maritimisation des économies indique le processus par lequel une région se développe en fonction de son littoral, en renforçant les échanges maritimes et la présence d'industries dynamisant les villes côtières. L'auteur montre que les pays maghrébins n'ont pas échappé à ce double phénomène qui induit des questions nouvelles concernant les villes-portuaires. Ces villes, qu'il définit comme des lieux de synergies entre l'espace maritime et l'espace terrestre, sont confrontées à des défis nombreux visant à soutenir l'activité portuaire tout en préservant le développement durable de la ville. Il montre, dans le cas de la ville-portuaire de Sfax toutes les difficultés à faire partager cette vision commune entre les opérateurs de la ville et ceux du port. Il avance des propositions concrètes permettant de lever ces difficultés et de favoriser une plus grande synergie entre le port et la ville.

La contribution de Faïka Charfi, Aymen Ghédira et Karim Kammoun traite du développement territorial durable des villes portuaires tunisiennes, avec une approche comparée des cas de Sousse et de Sfax. Les auteurs reviennent sur la notion de villes portuaires en rappelant l'absence de consensus sur la définition de cette notion et la faiblesse de la théorisation du développement des villes portuaires en tant qu'ensembles non dissécables. Les auteurs rappellent que la plupart des travaux sur ce sujet traitent des ports sans référence à la ville, ou des villes sans tenir compte des activités portuaires qui impactent l'évolution spatiale et sociale de la ville. Les auteurs proposent une approche intégrative de la ville et du port. Ils l'appliquent aux cas des villes portuaires de Sousse et de Sfax pour lesquelles ils conduisent une analyse comparative. Ils s'intéressent aux jeux des acteurs, publics et privés, qui déterminent le système ville-port dans les deux espaces portuaires. À cette fin, ils mobilisent les outils de l'analyse prospective stratégique, notamment la méthode MACTOR (Méthode ACTeurs, Objectifs, Rapports de force). Ils cherchent à savoir qui sont les acteurs les plus influents de chacun des territoires et quelles sont les positions de ces différents acteurs vis-à-vis des objectifs d'un développement territorial durable. Leur étude fouillée montre que les acteurs influents ne sont pas les mêmes dans les deux territoires et qu'il n'existe pas, dans le cas des deux villes portuaires, de consensus sur les objectifs de développement durable. L'opposition est forte entre ceux qui plaident pour un développement des activités économiques portuaires et ceux plus sensibles à la préservation du cadre de vie urbain, opposition qui n'est pas de nature à favoriser une vision commune et des synergies fortes entre les ports et les villes.

La contribution d'Emna Gana-Oueslati s'intéresse aux impacts des choix managériaux sur le développement durable d'une ville portuaire, avec une application au cas de Radès. Après avoir rappelé que le port de Radès est le premier port tunisien en termes de trafic portuaire, l'auteure s'intéresse à la stratégie des acteurs publics de l'Office de la Marine Marchande et des Ports (OMMP), autorité de tutelle du port de Radès. L'auteure se demande si ces acteurs prennent en compte les enjeux, risques et opportunités du développement durable dans la gestion portuaire de Radès. Les entretiens qu'elle a pu conduire auprès de ces acteurs soulignent combien les enjeux stratégiques visant à associer développement portuaire et développement durable sont faiblement pris en compte, comme si le port et la ville de Radès étaient deux entités autonomes qui se tournent le dos. L'auteure rappelle que cette démarche est peu conforme aux recommandations préconisées par l'Union Européenne, alors que la Tunisie a adhéré au projet régional dans le cadre de la politique maritime intégrée pour la Méditerranée (PMI-MED). Cette démarche témoigne d'un manque d'ambition des managers de l'OMMP, voire une réticence politique à se conformer au cadre de référence communautaire qui privilégie le développement durable dans la gestion portuaire. L'auteure suggère que le recul des performances du port de Radès peut être imputable à l'absence de concertation entre les autorités portuaires et les parties prenantes de la ville de Radès et au faible engagement des responsables de l'Office en faveur du développement durable.

La contribution de Nachoui Mostafa étudie les relations entre la ville de Casablanca et son port. L'auteur cherche à savoir si les deux entités ont des visions prospectives communes, partagées ou propres. Il montre de manière détaillée et originale que les projets de développement du port et d'aménagement urbain de Casablanca s'adosent l'un à l'autre. Il souligne que les synergies développées concrétisent l'idée, dans le cas de cette ville-portuaire, que la ville «urbanise le port» et que le port «maritimise la ville», dans le contexte d'un renouveau urbano-portuaire et d'une reconquête urbaine du *waterfront*. Toutefois, l'auteur, à partir d'une vision prospective, note que la métropole Casablanca présente une dynamique d'évolution et de croissance plus importante que celle de son port. Selon lui, la ville, malgré ses handicaps, s'inscrit dans une stratégie de «métropole monde» par ses différentes infrastructures et activités modernes, alors que le port peine à développer un modèle de «*hub* portuaire» à l'échelle internationale en s'intéressant davantage à son *hinterland* (arrière-pays) qu'à son *foreland* (avant-pays, zone de desserte d'un ensemble de lignes régulières de transport à partir d'un port).

La contribution de Mustapha El Khayat complète l'analyse précédente en proposant une recherche détaillée sur la compétitivité du port de Casablanca. L'auteur définit la compétitivité d'un port comme la capacité de déceler en permanence les besoins exprimés ou latents des usagers portuaires et de répondre à leurs besoins en réalisant des bénéfices qui assurent le développement du port

et de son *hinterland*. Parmi les facteurs de compétitivité d'un port, il souligne l'importance des relations de confiance et un soutien réciproque entre le port, la ville et son *hinterland*. Cela suppose une communauté portuaire solide, des modes de gouvernance transparents au niveau du port et de la ville et une vision commune des acteurs sur le développement portuaire et urbain. Il applique cette réflexion au cas du port de Casablanca en soulignant ses forces et ses faiblesses. Il fait un certain nombre de préconisations pour améliorer la capacité concurrentielle du port casablancais et conclut sur la nécessité de dégager une vision dynamique qui transcende les intérêts individuels et conforte la communauté urbano-portuaire.

La contribution de Mohamed Ben Attou aborde un sujet singulier qui est l'analyse des villes-portuaires dans l'environnement saharien et présaharien marocain, avec une application au cas de la ville de Dakhla. L'auteur se demande comment les villes-portuaires sahariennes peuvent recentrer l'appareil productif local qui résulte de la mondialisation dans le sens d'une amélioration du cadre de vie social, urbanistique et environnemental. Par exemple, comment concilier un projet de société entre une pêche hauturière capitaliste extrêmement mondialisée et une activité de pêche artisanale profondément incrustée dans la formation sociale locale. L'auteur souligne que dans les milieux sahariens, les villes portuaires ont évolué dans un contexte d'espace doublement partagé où les mobilisations économiques et politiques globalisées ont agi négativement sur la construction territoriale et sur l'espace de vie sociétale. Face aux mouvements de contestations urbaines, les autorités ont affiché un volontarisme politique nouveau qui s'efforce d'ériger la ville portuaire au rang d'acteur du développement durable. Les pouvoirs publics ont engagé des investissements de modernisation de l'économie maritime (aménagement/logistiques) et d'infrastructures de l'économie urbaine. Ils ont cherché à faire des villes-ports des supports de développement régional pour enrayer les difficultés économiques et politiques liées aux espaces conflictuels ports-villes-territoire. L'auteur montre que la ville de Dakhla est une illustration de cette stratégie. La ville commence à tirer parti de cette nouvelle orientation, ce dont témoignent son développement économique récent et l'évolution de son statut de ville frontière en ville charnière. Auparavant frontière du territoire, elle s'affirme de plus en plus comme une ville charnière entre le Maroc, l'Europe et l'Amérique mais aussi comme un espace relais vers les nouveaux marchés africains.

Nous proposons une contribution sur la responsabilité sociale des entreprises et le développement durable des villes portuaires, avec une application au cas d'une entreprise publique portuaire algérienne. Nous montrons que la stratégie de responsabilité sociale de l'entreprise (RSE) et le développement récent de cette entreprise, l'Entreprise Portuaire de Béjaïa (EPB), ont eu un impact direct sur le contexte social, l'environnement naturel et la dynamique spatiale de la ville de Béjaïa. Cette entreprise a engagé des actions stratégiques qui lui permettent de concilier performances économiques portuaires, contraintes environnementales

et développement durable urbain. L'expansion d'une activité portuaire au centre d'une ville n'est pas sans poser des problèmes en termes de développement durable. Ces problèmes peuvent, rapidement, devenir des contraintes fortes qui ont pour conséquence soit de limiter l'expansion de l'activité portuaire soit d'entraîner la séparation progressive de la ville et du port. Or, ni l'une ni l'autre de ces hypothèses ne s'observent dans le cas de la ville-port de Béjaïa. Comment expliquer cette situation non conventionnelle? Quelles sont les stratégies managériales mises en œuvre par les dirigeants de l'EPB pour intégrer les contraintes de développement durable de la ville de Béjaïa et faire en sorte que ces contraintes ne soient pas un frein mais au contraire un moteur pour l'expansion de l'activité portuaire de leur entreprise? Nous répondons à ces questions à partir d'une approche théorique qui examine les conséquences d'une expansion de l'activité portuaire au cœur même d'une ville sur le développement durable de celle-ci. Nous envisageons ces conséquences sous l'angle de la structuration de l'espace urbain et de la transformation de l'arrière-pays portuaire, puis sur l'impact environnemental, enfin sur les équilibres sociaux et culturels de la ville-port. Nous appliquons ensuite cette grille d'analyse au cas de la ville-portuaire de Béjaïa. Nous présentons la stratégie de RSE adoptée par les dirigeants de l'EPB pour tenir compte des contraintes de développement durable de la ville de Béjaïa et transformer ces contraintes urbanistiques, environnementales, sociales et culturelles en autant de facteurs de réussite pour leur activité économique.

La contribution de Fatima Zohra Mohamed-Chérif porte sur les risques industriels et le développement durable des territoires portuaires, avec une application au cas de la ville portuaire de Skikda. L'auteure souligne qu'il est difficile de penser durablement un territoire sans tenir compte des catastrophes possibles. Elle note que la maîtrise des risques industriels constitue un véritable enjeu pour le développement durable des territoires portuaires. En effet, les catastrophes d'origine industrielle peuvent avoir de graves conséquences pour les populations, le tissu urbain, l'environnement et l'économie des territoires impactés. L'auteure définit les risques industriels comme une combinaison de l'aléa et de la vulnérabilité. L'aléa est la probabilité d'occurrence d'un événement pouvant entraîner des dommages dans une aire donnée et la vulnérabilité, les conséquences potentielles, compte tenu des caractéristiques géographiques, physiques et humaines de l'espace environnant. Elle montre que la zone industrialo-portuaire de Skikda est un atout pour l'économie algérienne puisque l'activité pétrolière est un élément clé de son économie. Mais elle souligne la très grande vulnérabilité de la ville aux risques industriels du fait de la non intégration de ces risques dans l'aménagement du territoire. Elle avance des propositions concrètes pour concilier le développement industriel de la ville, la maîtrise des risques, et le respect de la durabilité du territoire.

La dernière contribution est celle de Juliette Cerceau, Myriam Donsimoni, Daniel Labaronne, et Nicolas Mat. Elle s'intéresse à une dimension particulière

du développement durable, à savoir l'écologie industrielle dans les territoires portuaires du Maghreb, avec une application aux cas de Jorf Lasfar (Maroc) et de Béjaïa (Algérie). Les auteurs articulent «développement durable» et «écologie industrielle» en définissant cette dernière comme une démarche visant à relever les défis de la performance économique, du bien-être social et de la protection environnementale à l'échelle d'un territoire. Ils soulignent que si de nombreuses études de cas se sont intéressées à cette pratique dans les territoires portuaires à travers le monde, aucune n'a porté son attention sur une étude comparative d'écologie industrielle dans des territoires portuaires maghrébins. Rappelant le débat théorique entre les tenants d'une vision technico-scientifique et ceux d'une approche plus socio-économique de l'écologie industrielle, ils argumentent en faveur d'une écologie industrielle et territoriale de nature à réconcilier ces deux visions autour de la notion de territoire. Ils montrent ainsi que l'écologie industrielle est déjà une réalité dans certains territoires portuaires à travers le monde. Ils proposent deux études de cas d'écologie industrielle territoriale au Maghreb en montrant en quoi ces expériences sont riches d'enseignements pour expliquer la localisation des entreprises et le processus de développement durable des territoires portuaires concernés. Ils concluent en faisant des recommandations en faveur d'une diffusion de l'écologie industrielle dans les territoires portuaires du Maghreb.

Sous forme de synthèse de cet ouvrage, nous pouvons dire que les villes portuaires au Maghreb jouent un rôle de première importance dans la circulation maritime mondiale (contribution de Ducruet et Mohamed-Chérif) et dans la maritimisation des économies de cette région caractérisée par un phénomène fort de littoralisation (contribution de Kammoun). Dans un contexte marqué par des préoccupations fortes en matière de développement durable, des sources de conflits apparaissent entre développement économique et préservation de l'environnement dans les villes portuaires (contribution de Charfi, Ghédira et Kammoun appliquée aux cas des villes portuaires de Sousse et de Sfax). Les stratégies de développement des ports s'appuient soit sur des choix managériaux qui apparaissent peu compatibles avec les exigences en termes de développement durable (contribution de Gana-Oueslati appliquée au cas de Radès-Tunis) soit sur un adossement mutuel entre la ville et le port (contribution de Nachoui appliquée au cas de Casablanca). Les approches sont diverses et privilégient tantôt la dimension économique du port (approche en termes de compétitivité portuaire, contribution d'El Khayat appliquée à Casablanca) tantôt la dimension sociopolitique de la ville portuaire (approche en termes de projet de société, contribution de Ben Attou appliquée au cas de Dakhla). Les entreprises peuvent jouer un rôle essentiel en privilégiant un modèle de développement portuaire respectueux des enjeux du développement durable de la ville portuaire. C'est le cas de l'entreprise portuaire de Béjaïa qui développe une stratégie originale de responsabilité sociale de l'entreprise (contribution de Labaronne). Toutefois, les

activités industrialo-portuaires peuvent porter atteinte au projet de développement durable des villes en rendant ces dernières vulnérables aux risques industriels (contribution de Mohamed-Chérif appliquée au cas de Skikda). Des approches innovantes en termes d'écologie industrielle peuvent contribuer à atténuer cette vulnérabilité tout en donnant une nouvelle dimension et de nouvelles perspectives au développement durable des villes portuaires au Maghreb (contribution de Cerceau, Donsimoni, Labaronne et Mat appliquée aux cas de Jorf Lasfar et de Béjaïa).

1. L'insertion des villes portuaires maghrébines dans la circulation maritime mondiale

Le cas des hydrocarbures

CÉSAR DUCRUET ET FATIMA ZOHRA MOHAMED-CHÉRIF

INTRODUCTION

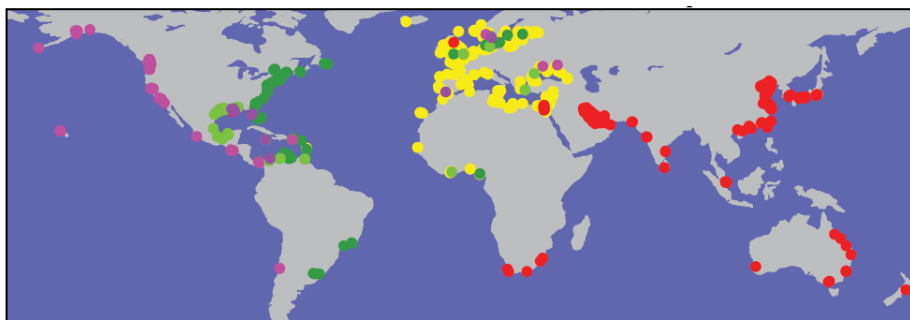
L'analyse géographique des flux maritimes énergétiques reste bien souvent le fruit d'approches agrégées au niveau des grandes routes et passages stratégiques du globe (Rodrigue, 2004). A un niveau plus fin, l'analyse de réseau a permis de mettre en exergue les configurations contrastées des flux relatifs aux différentes flottes de commerce même si les conteneurs concentrent l'essentiel des travaux sur la question. L'étude de Kaluza *et al.* (2010) a bien montré, entre autres choses, la régionalisation des flux de navires pétroliers dans le monde (Figure 1) confirmant par là l'appartenance des ports maghrébins à l'espace euro-méditerranéen. Cette appartenance est loin d'apparaître aussi nettement dans le cas des porte-conteneurs et des vrac solides, soulignant par-là la spécificité des flux pétroliers dans leur mise en relation de ports et d'espaces interdépendants et les logiques régionales sous-jacentes.

Le but de cet article est de cerner plus en détail la situation des ports maghrébins dans les flux maritimes énergétiques mondiaux et régionaux, qui n'apparaît qu'en filigranes dans les études sur la structure globale des réseaux. Les enjeux d'une telle recherche sont d'arriver à mieux comprendre la spécialisation des trafics maghrébins et d'en tirer des conclusions sur la capacité des ports à diversifier leurs connections. Les mouvements de navires ont comme avantage de permettre une approche des relations interportuaires mais aussi de pouvoir rapporter tous flux à une unité commune en dépit des différences de contenu des navires, des passagers aux produits pétroliers.

En effet, la connaissance précise des trafics portuaires du Maghreb se heurte à l'absence de données détaillées et comparables d'un port, voire d'un pays, à un

autre. Les données du *Journal de la Marine Marchande* fournies dans le tableau annuel des ports du monde permet de confirmer le poids important du Maghreb soit environ un tiers des trafics portuaires africains avec un peu plus de 200 millions de tonnes manutentionnées en 2008 et un cinquième du trafic conteneurisé du continent. Cette différence révèle à la fois la spécialisation du Maghreb et sa relative faiblesse par rapport à d'autres rangées portuaires africaines : le poids énorme des pondéreux, et le faible taux de conteneurisation (Setti, 2001). Cela explique que la majorité des travaux sur les ports africains concerne d'autres régions, comme l'Afrique de l'Est (Hoyle et Charlier, 1995), de l'Ouest (Taaffe *et al.*, 1963 ; Hilling, 1969, 1977 ; Debie *et al.*, 2003 ; Debie, 2012), et l'Afrique du Sud (Notteboom, 2011) tandis que bien des travaux sur le système portuaire de Méditerranée occidentale mentionnent à peine le Maghreb (Ridolfi, 1999 ; Gouvelal *et al.*, 2005). La revue des travaux en géographie portuaire anglophone depuis les années 1950 confirme cette mise à l'écart (Ng et Ducruet, 2012).

Hormis cette spécialisation vraquière, l'autre raison de ce faible intérêt pour le Maghreb pourrait provenir de l'absence de corridors intérieurs (les ports restent adossés à des arrière-pays très locaux) ainsi que de la persistance de problèmes techniques et gestionnaires résultant en de forts coûts et congestion portuaires (Ocean Shipping Consultants, 2009). L'Algérie dans son ensemble a la performance logistique la plus faible du Maghreb. Les ports maghrébins en général ont longtemps souffert de peu d'investissements dans des infrastructures modernes, de manque d'espace au sein de grandes villes littorales, d'une accessibilité terrestre limitée, et de réglementations douanières bureaucratiques (Ulled et Bosca, 2008) mais aussi d'une intégration régionale limitée puisque seulement 7 à 8 % du commerce maghrébin est intra-régional soit 3,5 % du PIB régional (Romagnoli et Mengoni, 2009). Ces éléments ont eu pour effet d'accentuer les écarts avec les standards mondiaux de la manutention portuaire et la contradiction entre la forte dépendance envers le transport maritime (environ 95 %) et les conditions plutôt limitées de ses infrastructures portuaires (Tourret, 2005 ; Frémont, 2010).



Carte 1 : Clusters de circulation maritime des navires pétroliers
Source : Kaluza *et al.*, 2010

Des progrès certains se sont fait sentir dans les années récentes de par la libéralisation du secteur portuaire et l'intervention accrue d'acteurs mondialisés de la manutention portuaire (Ducruet *et al.*, 2011 ; Mohamed-Chérif et Ducruet, 2012). D'autre part, la connectivité terrestre des ports est en progrès de par la mise en place progressive d'un corridor autoroutier et ferroviaire trans-Maghreb. Enfin, chacun des trois pays s'est lancé dans la modernisation portuaire et la concurrence régionale via la construction d'un *hub* de transbordement parfois relié à des ports intérieurs ou «ports secs». De grands opérateurs portuaires comme APM Terminals, Port of Singapore Authority (PSA), Eurogate et Dubai Ports World sont déjà présents au Maghreb, tandis que des concessions portuaires ont déjà été attribuées à des entreprises comme Maersk, CMA-CGM et Mediterranean Shipping Company (MSC) (Invest in Med, 2009).

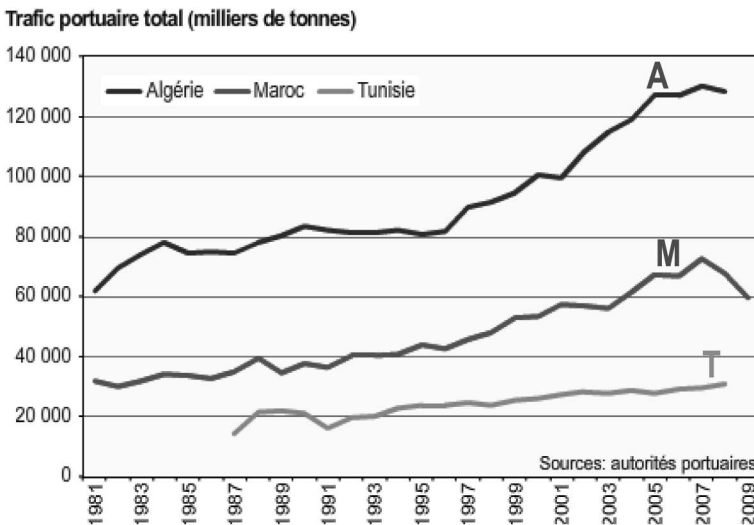
L'ambition de ce chapitre n'est pas de couvrir tous les aspects du développement portuaire maghrébin, mais de mieux comprendre l'insertion inégale de ces ports dans le système maritime mondial des flux de marchandises. Un bref rappel de l'évolution récente des trafics portuaires précède cependant l'analyse proprement dite des flux maritimes connectant les ports maghrébins.

1. HIÉRARCHIE ET SPÉCIALISATION DES TRAFICS PORTUAIRES MAGHRÉBINS

1. 1 Grandes tendances d'évolution des trafics portuaires maghrébins

Par nature, l'extraversion qui caractérise les trafics portuaires maghrébins se reflète directement dans le déséquilibre entre importations et exportations, avec environ deux tiers des trafics tunisien (30 millions de tonnes) et marocain (60 millions de tonnes) étant importés et plus de 75 % du trafic algérien (130 millions de tonnes) étant exportés en 2008. La situation spécifique de l'Algérie s'explique par le poids écrasant des vracs liquides, tandis qu'Alger seul concentre environ 40 % du trafic hors vracs du pays. Le trafic moindre de la Tunisie s'explique par l'importance plus grande des produits finis et semi-finis comme les textiles, tandis que le Maghreb exporte aussi d'importants volumes de vracs solides (ex : produits miniers comme les phosphates). Le gaz naturel et les produits pétroliers occupent ainsi une place énorme dans l'économie algérienne en général. Le gaz liquide transite principalement via les ports d'Arzew et de Skikda d'où de grands navires rejoignent l'Europe tels que les huit grands méthaniers de 175000 mètres cubes chacun en opération à l'heure actuelle. Des projets en cours visent l'expédition

du gaz par oléoducs vers l'Espagne (Medgaz) et l'Italie (Galsi: Gasdotto Algeria Sardegna Italia) (El Watan, 2011), le premier étant déjà opérationnel et le second arrivant à échéance à l'horizon 2015, en complément de l'exploitation de réserves supplémentaires (Gassi Touil) et de l'ouverture de nouvelles usines chimiques comme à Skikda en 2013. Le Maroc, troisième producteur et premier exportateur mondial de phosphates avec 20 millions de tonnes par an, fait principalement transiter ces marchandises par Casablanca (mine de Khourigba), Safi (mine de Youssoufia) et le port de Jorf Lasfar. La Tunisie également exploite des phosphates, qui sont exportés par voie ferrée vers le port de Gabes (mine de Gafsa). Ce trafic a favorisé le développement d'importants centres chimiques en Tunisie (4500 emplois) autour de la production d'engrais et d'acides, malgré la dégradation croissante des zones côtières (Lahlou, 2010). Les autres produits exportés par le Maroc et la Tunisie sont agricoles sur la base de systèmes de production intensifs, mais l'Algérie reste largement importatrice de produits de consommation courante.



Graphique 1 : Évolution des trafics portuaires au Maghreb, 1981-2009
 Source : Mohamed-Chérif et Ducruet (2011)

L'évolution récente des trafics portuaires par pays confirme la croissance faible du Maroc en moyenne (-10 %) par rapport à la Tunisie (+31 %) et l'Algérie (+41 %). Cette tendance ne doit pas masquer la transition marocaine vers plus de valeur ajoutée suite à la mise en service du nouveau *hub* de Tanger-Méditerranée (Chouiki, 2009) ainsi qu'à l'inverse, la dépendance croissante de l'Algérie envers les exportations de vrac liquides. En effet, depuis son indépendance, l'Algérie a enregistré une croissance rapide de son trafic total, de 21 millions de tonnes en 1962 à 100 en 2000, 120 en 2004 et 123 en 2009 et ce malgré le choc de la crise

mondiale récente. En comparaison, son trafic hors vrac (diverses et conteneurs) est passé de 4 millions de tonnes en 1962 à 31 millions en 2009, mais ce chiffre reste dominé par les importations, eu égard à une faible base agricole et industrielle locale. Les exportations de marchandises générales ont ainsi chuté rapidement, passant de 90 % (1952) à 52 % (1962) et 14 % (2009) du trafic total algérien hors hydrocarbures. Ainsi, la croissance rapide des trafics portuaires algériens depuis 1997 (Graphique 1) s'explique moins par les politiques économiques durant la «période de transition» que par la spécialisation accrue des exportations dans les ressources naturelles en direction de l'Europe et du reste du monde. Ceci est confirmé par les tableaux 1 et 2 qui soulignent la domination des trafics de pondéreux en Algérie.

	Import	%	Export	%	Total	%
Produits agricoles	13080,936	38.6	44,209	0.0	13,125,145	10.2
Combustibles et minerais	836,171	2.5	0	0.0	836,171	0.7
Produits pétroliers	6,655,616	19.6	89,621,855	95.0	96,277,471	75.1
Produits métalliques	4,895,899	14.4	1,040,524	1.1	5,936,423	4.6
Matériaux de construction	626,379	1.8	310,448	0.3	936,827	0.7
Engrais et produits chimiques	743,491	2.2	1,973,680	2.1	2,717,171	2.1
Diverses et conteneurs	7,076,790	20.9	1,307,641	1.4	8,384,431	6.5
Total	33,915,282	100.0	94,298,357	100.0	128,213,639	100.0
Vrac liquides	7,213,805	21.3	89,942,186	95.4	97,155,991	75.8
Vrac solides	11,271,019	33.2	2,297,806	2.4	13,568,825	10.6
Diverses	15,430,458	45.5	2,058,365	2.2	17,488,823	13.6
Total	33,915,282	100.0	94,298,357	100.0	128,213,639	100.0

Tableau 1 : Trafic portuaire total algérien en 2008 (tonnes métriques)
Source : Annuaire statistique des ports de commerce d'Algérie,
ministère des Transports

Port	Total traffic	%	Total traffic excluding hydrocarbons	%	Traffic share excluding hydrocarbons (%)		
					Import	Export	Total
Alger/Dellys	12,350,338	9.6	8,409,122	26.3	74.3	39.2	68.1
Annaba	5,844,503	4.6	5,426,917	17.0	87.8	99.9	92.9
Arzew/Béthioua	61,744,773	48.2	268,920	0.8	9.7	0.3	0.4
Béjaïa	15,684,776	12.2	6,163,086	19.3	86.0	1.7	39.3
Djen-Djen	2,119,580	1.7	2,078,722	6.5	97.9	100.0	98.1
Ghazaouet	1,008,895	0.8	984,211	3.1	97.2	100.0	97.6
Mostaghanem	1,036,828	0.8	993,949	3.1	95.6	100.0	95.9
Oran	4,612,402	3.6	4,467,472	14.0	97.0	96.0	96.9
Skikda	23,202,985	18.1	2,535,210	7.9	64.2	0.8	10.9
Ténès	608,559	0.5	608,559	1.9	100.0	100.0	100.0
Total	128,213,639	100.0	31,936,168	100.0	80.4	5.0	24.9

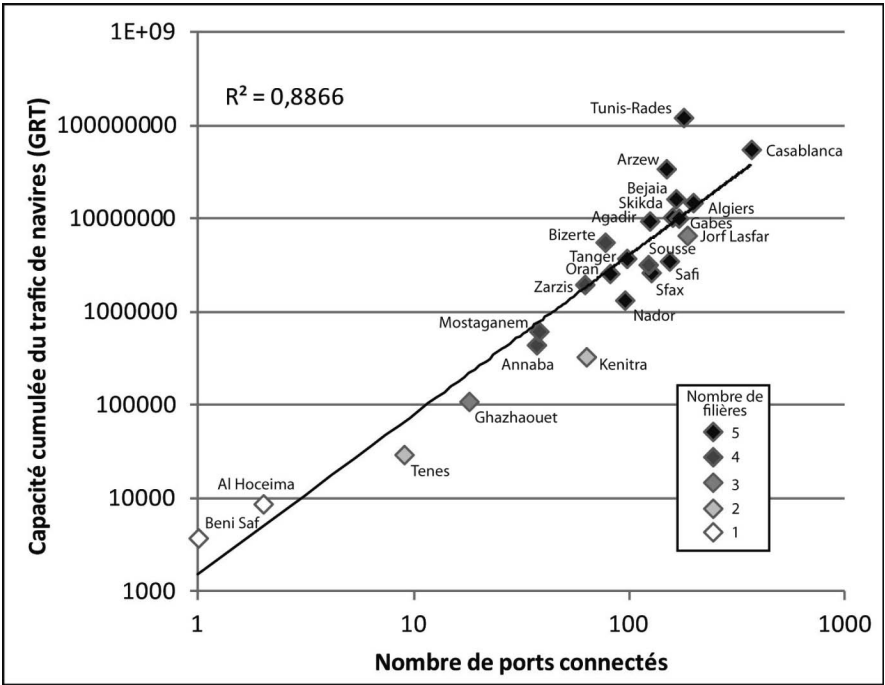
*Tableau 2 : Trafics des ports algériens en 2008 (tonnes métriques)
Source : Annuaire statistique des ports de commerce d'Algérie,
ministère des Transports*

1.2. L'analyse des mouvements de navires

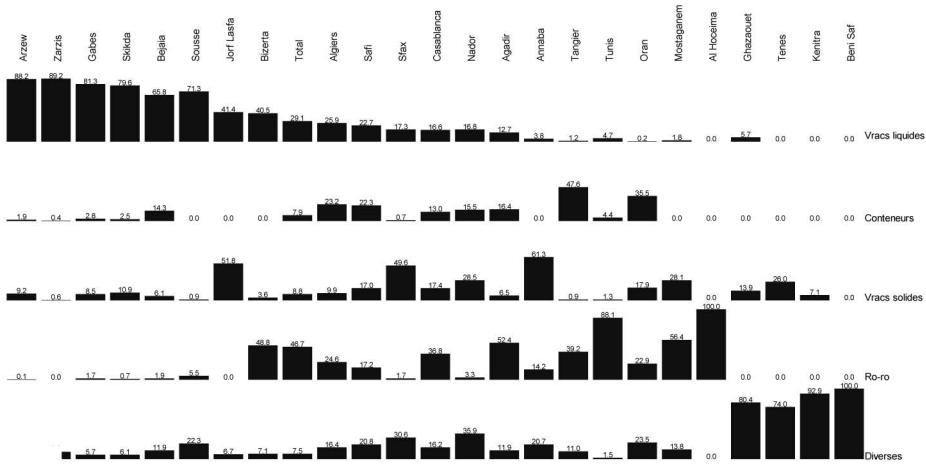
Avant d'entrer en détail dans ce qui fait la spécificité de certains ports maghrébins, un tableau d'ensemble s'impose à partir d'indicateurs très agrégés (Figure 3) au niveau des trois pays concernés du Maghreb dit « central » (Algérie, Maroc, Tunisie). A partir de la circulation de tous types de navires de commerce sur la période octobre-novembre 2004, on mesure pour chaque port la capacité cumulée des escales de navires (Gross Registered Tonnage ou GRT), le nombre de ports connectés dans le monde via ces escales, et le nombre de filières accueillies, chacune correspondant à un grand type de marchandises (marchandises générales, conteneurs, vrac solides, vrac liquides et rouliers). Le résultat est surprenant de simplicité : les plus grands ports en tonnage sont ceux ayant le plus grand nombre de connections maritimes et la plus grande diversité de marchandises. Quelques

exceptions demeurent cependant : le fort trafic de Jorf Lasfar ne repose que sur trois filières tandis que Tunis-Radès, en première place pour le trafic cumulé, reste en quatrième place pour le nombre de connections maritimes. Il est à noter que les hiérarchies obtenues ne correspondent pas forcément aux classements habituels découlant des données de trafic portuaire officielles, eu égard aux différences d'ordre méthodologique et à la source statistique elle-même. Quoiqu'il en soit, des ports plutôt vraquiers comme Arzew et Skikda en Algérie apparaissent en réalité plutôt diversifiés, même si le poids des marchandises hors vrac reste à évaluer dans les analyses qui suivent.

La répartition inégale des trafics dans les ports maghrébins ressort bel et bien sur le Graphique 3 où certaines filières dominent comme les vrac liquides (Arzew, Zarzis, Gabes, Skikda, Bejaia et Sousse), les marchandises diverses (Ghazhaouet, Tenes, Kenitra, Beni Saf) et les rouliers (Tunis, Al Hoceima). Les autres ports ont un profil plus diversifié avec au moins deux filières à part presque égale, comme les conteneurs et les rouliers (Tanger, Oran), les vrac liquides et solides (Jorf Lasfar), les vrac solides et marchandises diverses (Annaba, Sfax) et autres combinaisons (Bizerte, Mostaganem). Le reste des ports a donc un profil plutôt diversifié : ce sont les grands ports généralistes de Casablanca, Alger, mais aussi des ports plus modestes comme Safi, Nador, et Oran.



Graphique 2 : Hiérarchie des ports maghrébins
Source : Données Lloyd's List 2004



Graphique 3: Spécialisation des trafics
Source: Données Lloyd's List 2004

2. LE RAYONNEMENT MONDIAL ET RÉGIONAL DES PORTS MAGHRÉBINS

Une première façon d’analyser l’avant-pays des ports maghrébins est de mesurer le poids de l’Europe dans le trafic maritime des ports du monde pour les vrac liquides (Carte 2). Pour chaque port, le flux maritime total avec l’ensemble de l’Europe est représenté à la fois en valeur absolue et en valeur relative (poids de ce trafic dans le trafic total). A chaque escale de navire, la capacité de celui-ci est attribuée à chaque port et couple de ports, puis multipliée par la fréquence de son passage. Cette méthode permet de mettre en exergue l’étendue de l’avant-pays maritime ainsi que son niveau de concentration et donc de spécialisation en termes de partenaires privilégiés. Cette mise en perspective mondiale qui s’inscrit dans une étude plus large sur le poids de l’Europe dans les flux maritimes mondiaux (Ducruet *et al.*, 2012) confirme un fait écrasant: les ports du Maghreb sont parmi les ports les plus dépendants de l’Europe (ici définie au sens de l’espace ESPON EU27+4), à côté des autres voisinages immédiats que sont la Méditerranée orientale, la mer Noire, et dans une moindre mesure l’Afrique de l’Ouest. Si le poids de l’Europe a diminué sur la période 2004-2011 dans le monde en moyenne, le Maghreb reste le pôle émetteur dominant en 2011.

Inversement, ces données de flux permettent de mieux mesurer la connexion au monde du Maghreb à travers le transport maritime. En 2004, la majeure partie des trafics des ports du Maghreb est extrarégionale (94%), avec de faibles différences selon les cargaisons: rouliers 98,7%, diverses 92,1%, vrac liquides 91,2%, vrac solides 89,6% et conteneurs 84,4%. Dans le cas des conteneurs, la moindre