

DOSSIER

RÉFLEXIONS SUR LE TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES ENTRE LES DEUX RIVES DE LA MÉDITERRANÉE OCCIDENTALE

Les caractéristiques du transport de marchandises sont étroitement liées aux particularités des échanges commerciaux qu'il permet. Ce lien est particulièrement manifest en Méditerranée occidentale. C'est pourquoi, pour interpréter correctement le potentiel et les limites du transport entre les deux rives méditerranéennes, il est nécessaire d'analyser en premier lieu les particularités du commerce entre les pays de cette région.

Par ailleurs, les services de transport de marchandises entre les deux rives de la Méditerranée occidentale se caractérisent par une chaîne logistique dont la pièce maîtresse est le maillon maritime, dans lequel les services de lignes maritimes régulières assument la quasi-totalité du transport de marchandises diverses. L'analyse de ces services constitue donc un moyen pour mieux comprendre quels sont les obstacles au transport de marchandises entre les deux rives.

Les réflexions contenues dans ce dossier du CETMO, résultat de l'analyse des domaines mentionnés, n'ont pas d'autre objectif que de contribuer au débat, déjà ouvert, sur la nécessité d'améliorer les conditions des échanges entre les pays de la Méditerranée occidentale.

Introduction	1
Échanges commerciaux et transport de marchandises en Méditerranée occidentale	2
Lignes maritimes régulières de marchandises en Méditerranée occidentale	6
Réflexions sur les obstacles à la fluidité du transport de marchandises	10
Remerciements	12

Introduction

Objectifs

Les principaux objectifs de ce document consistent à :

1. Caractériser les échanges commerciaux entre les pays du Maghreb (Algérie, Maroc et Tunisie) et les pays européens de la Méditerranée occidentale (Espagne, France, Italie et Portugal), en particulier le maillon maritime de la chaîne de transport.
2. Mieux connaître les opérateurs du transport maritime impliqués dans ces échanges, en particulier dans le transport de marchandises diverses (marchandises ayant la valeur unitaire la plus élevée) et les services de lignes régulières entre les ports des deux rives.
3. Identifier quelques-uns des principaux problèmes liés au transport dans le cadre de ces échanges.

Méthodologie

Pour atteindre ces objectifs, nous avons utilisé les informations et les données statistiques suivantes :

- Les chiffres du commerce extérieur des pays concernés. Les chiffres disponibles au CETMO sont des séries historiques allant jusqu'à l'année 1999 et qui comprennent des descriptions du type de marchandises, conformément à la nomenclature statistique du transport (NST). Pour certaines relations, les sources des deux pays ont été vérifiées.
- Les statistiques relatives au trafic des principaux ports intervenant dans les échanges. Les informations plus détaillées utilisées pour l'analyse ont été obtenues grâce à la collaboration directe des organes de gestion (autorités portuaires) de certains ports, qui ont fourni des chiffres sur les marchandises en provenance ou à destination d'autres ports de la Méditerranée occidentale. Des informations complémentaires ont été recueillies à partir des rapports annuels des ports ou des systèmes portuaires concernés.
- Des informations relatives aux services de lignes régulières existant entre les deux rives en l'an 2000. Les données utilisées ont été obtenues au moyen des publications annuelles des ports, de leurs sites Internet ou des transitaires fournissant des informations relatives à ces services sur Internet. L'analyse des données disponibles des différentes compagnies de navigation proposant des services de lignes régulières entre les deux rives de la Méditerranée occidentale

a permis de compléter les informations plus en détail.

Pour les réflexions de ce dossier, seules ont été prises en compte les lignes régulières faisant escale dans au moins un port de chaque rive de la Méditerranée occidentale. La relation des ports étudiés, même si elle n'est pas exhaustive, inclut presque une quarantaine des principaux ports pour ce type de trafic dans les sept pays de la région.

- Des informations qualitatives sur le fonctionnement des échanges commerciaux entre les pays du Maghreb et les pays du sud de l'Europe. Ces informations ont été recueillies au moyen d'entretiens avec des représentants d'entités ou d'entreprises concernées par ce type d'échanges. La célébration d'un séminaire au mois de mai 2001 sur la facilitation du transport de marchandises entre les deux rives de la Méditerranée occidentale a également permis de recueillir des informations et des évaluations de grand intérêt.

Signalons que le manque d'informations, leur caractère hétérogène et les divergences en fonction des sources ont représenté un obstacle important pour la réalisation de cet exercice d'analyse.

En outre, les informations disponibles pour chacun des ports étudiés ne présentent pas le même niveau de détail et sont souvent insuffisantes. Pour analyser la nature des marchandises échangées, nous avons donc dû utiliser, pour certains ports, des informations de périodes antérieures.

Échanges commerciaux et transport de marchandises en Méditerranée occidentale

Évolution du commerce international entre les deux rives

- Les pays européens de la Méditerranée occidentale représentent une part très importante des échanges commerciaux des pays du Maghreb. En effet, de 35 à 50% des exportations du Maghreb (en tonnes) sont destinées aux pays européens de la Méditerranée occidentale, et de 16 à 30% des importations en proviennent. Cependant, les relations commerciales avec le Maghreb ne représentent que de 1% à 3% des

Tableau 1 : Exportations et importations en 1999

Commerce extérieur		Total	Entre rives nord et sud
		millier tonnes	millier tonnes
Algérie	Export	72.829	33.382
	Import	13.695	3.433
Maroc	Export	21.455	7.194
	Import	26.649	4.311
Tunisie	Export	10.179	5.049
	Import	13.072	3.881
Espagne	Export	89.035	2.188
	Import	209.324	19.122
France	Export	200.981	6.104
	Import	330.921	17.050
Italie	Export	108.988	3.132
	Import	287.979	8.792
Portugal	Export	15.138	202
	Import	52.034	661

importations ou des exportations totales des quatre pays européens de la Méditerranée occidentale.

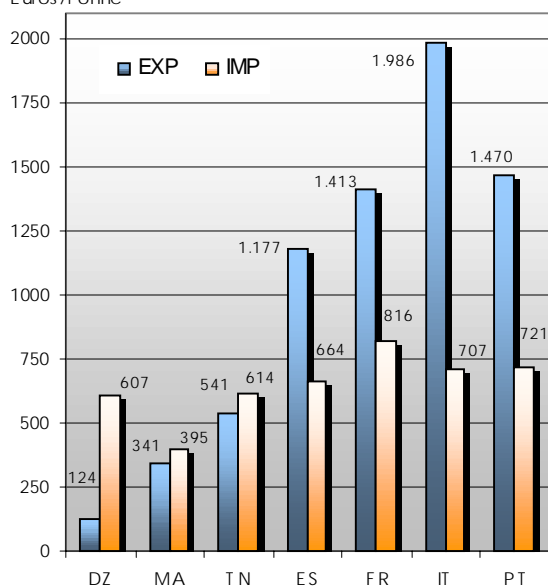
- Malgré les étroites relations commerciales existant entre l'Espagne et le Maroc et entre l'Italie et la Tunisie, la France est le principal exportateur européen vers les pays du Maghreb. La France exporte chaque année plus de 6 millions de tonnes vers le sud de la Méditerranée occidentale, ce qui représente un chiffre supérieur à l'ensemble des exportations de l'Italie, de l'Espagne et du Portugal vers la même destination (voir le tableau 1).
- Les exportations algériennes de produits énergétiques vers l'Espagne, la France et l'Italie (plus de 32 millions de tonnes en 1999) représentent presque à elles seules le chiffre du commerce international entre les deux rives de la Méditerranée occidentale. Environ 90% (en tonnes) des marchandises exportées depuis le Maghreb et à destination de l'Espagne, du Portugal, de la France et de l'Italie sont des produits chimiques ou énergétiques.
- La forte tendance à la hausse de ces exportations, en particulier de l'Algérie vers l'Espagne (2,7 millions de tonnes en 1987 et jusqu'à 14 millions en 1999), occulte des évolutions beaucoup plus irrégulières pour ce qui est des autres types de marchandises, dont les exportations en provenance des pays du Maghreb et à destination des pays du sud de l'Europe ne présentent pas de forte croissance.
- Dans l'ensemble, les exportations des pays du sud de l'Europe vers le Maghreb n'ont pas présenté de tendances constantes au cours des 10 dernières années, à l'exception des exportations espagnoles vers le Maroc et des exportations françaises et italiennes vers la Tunisie, de machines, de véhicules de transport et d'articles manufacturés, dont la croissance est constante depuis une dizaine d'années.

Analyse de la valeur des marchandises

- Les trois pays du Maghreb exportent des marchandises dont la valeur unitaire moyenne est inférieure à celle des marchandises importées (voir le graphique 1). Le pourcentage élevé des exportations de vrac liquide en provenance d'Algérie

accentue nettement cette différence. En ce qui concerne les pays du sud de l'Europe, cette relation est inversée ; les exportations ont une valeur unitaire moyenne plus élevée que les importations, et les valeurs unitaires moyennes sont nettement supérieures. Soulignons cependant que la valeur des importations de la Tunisie et de l'Algérie atteignent des valeurs proches à celles des pays européens.

Graphique 1: Valeur unitaire des marchandises (1999)
Euros/Tonne



- Les valeurs unitaires moyennes des marchandises exportées et importées par les pays du Maghreb à destination ou en provenance des pays européens de la Méditerranée occidentale sont toujours supérieures aux valeurs moyennes des exportations et importations totales (voir le tableau 2). Ces différences sont accentuées pour ce qui est des

Tableau 2: Valeur unitaire des marchandises (1999)

Commerce extérieur		Total	Entre rives nord et sud
		Euro/Tonne	Euro/Tonne
Algérie	Export	124	170
	Import	607	946
Maroc	Export	341	526
	Import	395	1.043
Tunisie	Export	541	595
	Import	614	1.025
Espagne	Export	1.177	894
	Import	664	125
France	Export	1.413	1.123
	Import	816	326
Italie	Export	1.986	894
	Import	707	499
Portugal	Export	1.470	564
	Import	721	180

importations (395 euros/tonne, contre 1 043 euros/tonne dans le cas des importations marocaines). Néanmoins, les pays européens de la Méditerranée occidentale exportent et importent avec le Maghreb des marchandises dont la valeur moyenne par tonne est inférieure à la valeur habituelle.

- La valeur unitaire des marchandises que la France exporte au Maghreb est supérieure à l'ensemble de celle des autres pays européens de la région. Les valeurs unitaires des exportations françaises vers la Tunisie sont particulièrement élevées (1 645 euros/tonne) et se situent même au-dessus de la moyenne globale des exportations. De même, les marchandises présentant la valeur unitaire la plus élevée et exportées par le Maroc et la Tunisie sont destinées à la France (respectivement 1 011 euros/tonne et 1 203 euros/tonne).

Trafic des systèmes portuaires et commerce international entre les pays

Il existe d'importantes différences entre les chiffres des quantités de marchandises déplacées dans les ports des pays du Maghreb en provenance ou à destination des pays du sud-ouest de l'Europe et les chiffres des exportations/importations entre ces mêmes pays. Ces différences peuvent s'expliquer par l'existence d'installations fixes de transport de gaz naturel ou par le rôle de "hub" joué par certains ports de la rive nord de la Méditerranée dans le cadre des échanges avec les pays du Maghreb, et qui reçoivent des marchandises, à destination ou en provenance des autres pays, en transit. Voyons par exemple :

- L'Algérie complète ses exportations maritimes d'hydrocarbures dans les ports d'Arzew, Bethioua, Bejaia et Skikda, à destination des pays de la rive nord de la Méditerranée, avec l'exportation de gaz naturel au moyen des gazoducs *Trans-Méditerranée* (d'Hassi R'Mel à l'Italie via la Tunisie et la Sicile) et *Pedro Durán Farell* (d'Hassi R'Mel à Cordoue via le Maroc et le Déroit de Gibraltar pour se connecter avec le réseau de l'Espagne et du Portugal). En 1999, le nombre total de tonnes exportées de l'Algérie vers l'Italie, la France, l'Espagne et le Maroc (selon les informations fournies par les douanes de ces pays) était de 37,6 millions. La même année, le système portuaire algérien a

chargé, à destination de ces pays, un total de 33,4 millions de tonnes, et la quantité approximative de gaz transporté au moyen des deux gazoducs atteignait l'équivalent de 22 millions de tonnes de GNL.

- En ce qui concerne la Tunisie, la différence entre les importations provenant des pays du sud de l'Europe (3,8 millions de tonnes) et les marchandises de même provenance et déchargées dans les ports tunisiens (4,8 millions de tonnes) est plus importante. Elle s'explique par le fait que sur le volume total de 12 millions de tonnes déchargées dans le système portuaire tunisien, environ un million correspond à des marchandises provenant de pays tiers mais ayant transité par des ports de la rive nord de la Méditerranée, principalement des ports italiens.
- Le cas du Maroc est semblable à celui de la Tunisie. Par exemple, le système portuaire espagnol a embarqué en 1999 un total de 2,4 millions de tonnes à destination des ports marocains, alors que cette même année, la somme de ses exportations vers ce pays n'atteignait que 1,3 millions de tonnes. La différence (soit 1,1 millions de tonnes) comprend des marchandises à destination du Maroc et ayant transité (mer-mer ou terre-mer) dans des ports espagnols. Ce transit se produit essentiellement dans les ports d'Algeciras et de Cádiz.

Description du type de marchandises échangées et des ports dans lesquels elles circulent

La répartition des marchandises par type dans les différents ports de la Méditerranée occidentale, dans lesquels sont effectués les échanges commerciaux entre les pays du Maghreb et les pays du sud de l'Europe, est très hétérogène, mais présente toutefois des particularités et des modèles de comportement communs.

- Les ports de Casablanca, Tanger, Oran, Alger et Tunis présentent la plus grande variété du point de vue des types de marchandises. Cela semble logique, car il s'agit des ports, chacun dans son pays respectif, ayant le trafic le plus important en provenance des ports de la Méditerranée occidentale. En outre, ces ports comportent la plus grande quantité d'escales de lignes régulières de marchandises diverses conteneurisées ou

de trafic ro-ro, et ils ont des échanges avec le plus grand nombre de ports. Les marchandises majoritaires de ce type d'échanges sont les produits alimentaires (NST 1), les produits chimiques (NST 8) et les machines, les véhicules de transport et les articles manufacturés (NST 9).

Parmi les ports du nord de la Méditerranée occidentale, les ports d'Algeciras, Valencia, Barcelona, Marseille et Genoa présentent les mêmes caractéristiques.

- Les relations entre les autres ports de la Méditerranée occidentale, aussi bien en ce qui concerne les exportations que les importations, portent sur un type particulier de marchandises. Les exemples les plus représentatifs de ce type de relations sont les ports algériens d'Arzew, Bethioua ou Skikda, qui exportent des produits pétroliers vers des ports européens possédant une industrie pétrochimique, tels que ceux de Barcelona, Cartagena, Huelva ou Tarragona, dans le cas de l'Espagne.

Taux de conteneurisation

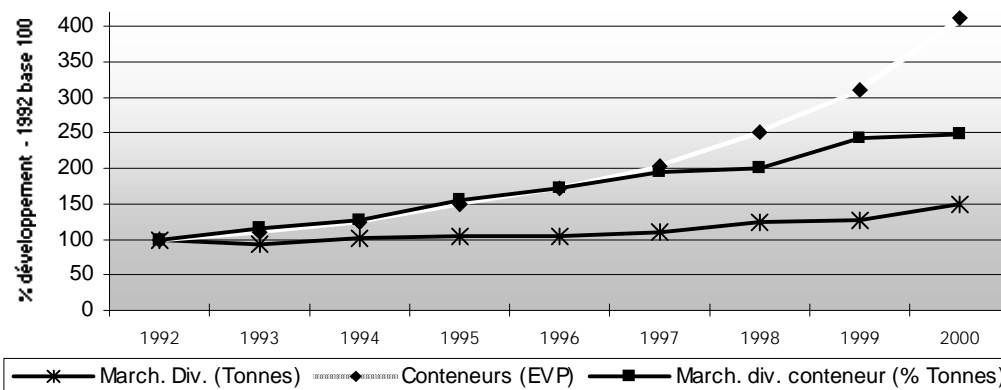
- Au Maroc, le pourcentage de conteneurisation (en tonnes) par rapport au trafic total de marchandises diverses s'élève à 30%, alors que pour le système portuaire espagnol, par exemple, ce taux est supérieur à 60%. L'important trafic de camions dans le Déroit de Gibraltar montre clairement que le taux de conteneurisation des échanges avec les pays du Maghreb est peu élevé. Sur les lignes ro-ro reliant Algeciras et Cádiz à Tanger, Casablanca et Ceuta, le taux de conteneurisation n'est que de 6%.

En Tunisie, et malgré l'augmentation continue du pourcentage de conteneurisation des marchandises diverses (12% de moyenne annuelle depuis 1992), les marchandises conteneurisées ne représentaient en l'an 2000 que 31% des marchandises diverses déplacées dans l'ensemble du système portuaire.

En Algérie, le taux de conteneurisation est inférieur à celui du Maroc et de la Tunisie (21% en l'an 2000), même si la tendance est nettement à la hausse (8% d'augmentation moyenne annuelle depuis 1996).

- Le trafic conteneurisé est presque exclusivement concentré dans le port principal de chacun des pays du Maghreb (Casablanca : 85% du trafic conteneurisé du Maroc ; Radés-Tunis : 95% du trafic conteneurisé de la Tunisie, et Alger : 70% du trafic conteneurisé de l'Algérie).
- Le faible taux de conteneurisation dans les relations entre les deux rives de la Méditerranée occidentale s'explique par plusieurs facteurs :
 1. Le déséquilibre des flux de marchandises diverses entre les deux rives : le faible trafic sud – nord se traduit par une grande quantité de retours à vide peu rentables.
 2. La faible valeur unitaire des marchandises échangées. Si cette valeur augmentait, le net déséquilibre entre les importations et les exportations continuerait à élever le coût de la conteneurisation.

Graphique 2 : Conteneurisation en Tunisie



3. Les distances entre les deux rives sont favorables au trafic ro-ro, qui ne requiert pas de conteneurisation et augmente l'efficacité de la manutention portuaire. Lorsque les échanges sont nombreux, le transport par camion et car-ferry est plus économique que le transport dans un navire porte-conteneurs.
4. Le manque d'infrastructures appropriées dans les ports du Maghreb pour la manutention et le stockage, qui rendent possibles des périodes de retour des conteneurs adaptées à une exploitation rentable.

Lignes maritimes régulières de marchandises en Méditerranée occidentale

Les lignes régulières de transport maritime de marchandises qui existent entre les deux rives de la Méditerranée occidentale jouent un rôle essentiel dans les échanges commerciaux des pays de cette région de la Méditerranée.

Organisation des trajets et des escales

- Le nombre total de connexions mensuelles¹ entre les deux rives de la Méditerranée occidentale est d'environ un milliard, dont près de 50% sont concentrées dans le Déroit de Gibraltar, entre les ports d'Algeciras/Cádiz et Tanger (voir le tableau 3).

Tableau 3 : Lignes régulières entre les rives nord et sud de la Méditerranée Occidentale

Lignes régulières	Fréquence des connexions
Etroit de Gibraltar	450
Cádiz –Tánger – Cádiz	30
Algeciras – Tánger - Algeciras	420
Reste	521
TOTAL	971

Unité: nombre de connexions/ mois

- Ports du nord de la Méditerranée occidentale :

Sans tenir compte des connexions via le Déroit de Gibraltar, plus d'un tiers des lignes régulières reliant les deux rives de

la Méditerranée occidentale font escale dans le port de Marseille, suivi par le port de Barcelona, qui compte à peine plus de 15% du total des connexions (voir le tableau 4).

- Ports du sud de la Méditerranée occidentale :

Au sud, les escales des connexions maritimes régulières entre les deux rives de la Méditerranée occidentale se concentrent presque exclusivement dans les principaux ports commerciaux de ces pays : Casablanca, Alger et Tunis (voir le tableau 5). Dans certains cas, le nombre de connexions des lignes régulières faisant uniquement escale dans l'un de ces ports représente plus de 75% de l'ensemble des connexions du pays (le port de Tunis en est un exemple).

Le trafic de conteneurs

- Dans les pays du Maghreb, c'est dans le port de Casablanca que se concentre le plus grand nombre d'escales de navires porte-conteneurs des lignes régulières en provenance du sud de l'Europe (voir le tableau 6).

Les facteurs expliquant la différence de pourcentage de connexions lo-lo entre le port de Casablanca et les autres ports du sud, par exemple Alger ou Tunis, sont tout

Tableau 4 : Fréquence des lignes régulières vers la rive sud de la Méditerranée Occidentale (total par pays et dans une sélection de ports de la rive nord)

ESPAGNE					FRANCE		ITALIE		PORTUGAL		
(Sauf ferrys Cádiz /Algeciras - Tánger /Casablanca)											
TOTAL	Escale dans:				TOTAL	Escale dans:	TOTAL	Escale dans:		TOTAL	Escale dans:
	Algeciras	Barcelona	Cádiz	Valencia		Marseille		Genoa		Douro	
231	14	103	34	60	231	180	92	46	40	34	
Escale unique:	10	61	0	28	Escale unique:	131	Escale unique:	8	Escale unique:	16	

Unités: nombre de connexions/ mois

¹ Nombre de trajets d'un navire ou d'un groupe de navires organisés sous forme de lignes régulières à destination d'un port de l'autre rive de la Méditerranée occidentale, et faisant escale dans l'un des ports analysés. Cette définition inclut également les trajets des navires qui font ensuite escale dans des ports situés hors de la Méditerranée occidentale. Leur fréquence est estimée en fonction du nombre d'escales par semaine effectuées dans les ports étudiés dans ce rapport.

Tableau 5 : Fréquence des lignes régulières vers la rive nord de la Méditerranée Occidentale:
(total par pays et dans une sélection de ports de la rive sud)

MAROC (Sauf ferrys Cádiz ou Algeciras - Tânger)			ALGÉRIE		TUNISIE	
TOTAL	Escale dans:		TOTAL	Escale dans:		
	Tanger	Casablanca		Alger	Tunis	
186	42	176	194	160	170	166
Escale unique:	6	107	Escale unique:	68	Escale unique:	133

Unités: nombre de connexions/ mois

d'abord, la distance plus importante entre Casablanca et les principaux ports commerciaux de la Méditerranée européenne ; ensuite, le fait que cette ville se trouve sur le passage des trajets desservant le reste de l'Afrique occidentale ; et enfin, la fréquence élevée des connexions ro-ro existant dans le Déroit de Gibraltar.

des marchandises diverses non-conteneurisées sont plus réduits et permettent à l'exploitation de la ligne régulière d'améliorer le marge de bénéfices ou, dans certains cas, vers des ports dont le trafic comprend un type de marchandises difficilement conteneurisables.

Tableau 6 : Taux de lignes régulières de navires porte-conteneurs

Port	Numéro d'escales totales	% porte-conteneurs par rapport au total
Casablanca	176	48%
Alger	160	35%
Tunis	166	29%

Unités: nombre de connexions/ mois

Le trafic ro-ro de marchandises

- Les marchandises conteneurisées facilitent généralement l'intermodalité et augmentent la fluidité du transport. Cependant, dans quelques-uns des ports du sud, la conteneurisation ne contribue pas comme elle le devrait à la fluidité des échanges, à cause du manque d'infrastructures de manutention lift-on/lift-off appropriées. Ce manque est pallié par l'utilisation du chargement et du déchargement roulants dans les ports des deux rives, car les coûts des infrastructures ro-ro nécessaires pour effectuer le chargement, le déchargement et la manutention des marchandises, conteneurisées ou non, sur l'esplanade, sont moins élevés.

Le trafic de marchandises diverses non-conteneurisées

- Le transport de marchandises non-conteneurisées reste encore assez fréquent dans les relations entre les ports des deux rives de la Méditerranée occidentale (environ 75% des marchandises diverses). Soulignons que ce type de trafic tend à se détourner de son trajet, en particulier sur la rive nord, pour se diriger vers des ports *secondaires* dans lesquels les coûts de manutention

- Les ports de l'Algérie, du Maroc et de la Tunisie déplacent plus de 4 millions de tonnes de marchandises par transroulage (roll-on/roll-off) en provenance ou à destination des pays du sud-ouest de l'Europe. Ces trafics représentent environ un tiers de la totalité des échanges de marchandises entre les deux rives de la Méditerranée occidentale, à l'exception des trafics d'hydrocarbures et de produits chimiques.
- Les prévisions de croissance de cette modalité de transport dans le cadre des échanges dans la Méditerranée occidentale sont optimistes. L'amélioration des services de ces lignes et la forte promotion de ce mode de transport réalisée par les pays européens aura probablement des conséquences sur la quantité de tonnes transportées entre les deux rives au moyen de navires ro-ro .
- Le transport par route est la modalité qui a récemment le mieux répondu à la nécessité de flexibilité de transport requise par certains secteurs pour leurs chaînes de production et de distribution. Des secteurs entretenant d'étroites relations avec l'Europe (industrie textile, agriculture, etc.) s'implantent et se développent dans les pays du Maghreb. Les navires ro-ro prêtant les services de lignes régulières entre les deux rives de la Méditerranée occidentale viennent compléter l'offre des opérateurs de transport par route jusqu'à ces pays. Seule l'association de ces deux types de services permet de maintenir la flexibilité requise par ces échanges. L'utilisation de parcs de véhicules permet

Tableau 7 : Fréquence des lignes régulières ro-ro vers la rive sud et son % par rapport au total
(total par pays et dans une sélection de ports de la rive nord)

RO-RO	ESPAGNE					FRANCE		ITALIE		PORTUGAL	
	TOTAL	Escale dans:				TOTAL	Escale dans:	TOTAL	Escale dans:	TOTAL	Escale dans:
		Algeciras	Barcelona	Cádiz	Valencia		Marseille		Genoa		Douro
Fréq.	506	420	11	54	11	150	144	60	39	4	0
%	74	97	11	84	17	65	80	65	78	10	0

Unités: nombre de connexions/ mois

également d'ajouter la possibilité de faire des économies d'échelle.

- La proportion des connexions de type ro-ro des ports de Marseille et de Genoa dans les lignes régulières de transport de marchandises à destination du Maghreb (certaines étant formées de ferries mixtes de marchandises et de passagers) est d'environ 80%, alors qu'elle atteint à peine 20% pour les ports de Barcelona et de Valencia (voir le tableau 7).
- Les lignes régulières de type ro-ro vers le Maroc (trafic prédominant dans les échanges de marchandises diverses de l'Espagne à destination des pays du sud de la Méditerranée occidentale) font presque exclusivement escale dans les ports d'Algeciras ou de Cádiz. Les ports de Barcelona, Valencia, Marseille (avec seulement 3 connexions par semaine) ou de Genoa utilisent très peu de connexions de type ro-ro pour leurs connexions avec le Maroc. Les ports de Cádiz et d'Algeciras totalisent néanmoins 118 connexions par semaine avec ce pays (respectivement 13 et 105).

En Tunisie, la destination exclusive des lignes régulières de trafic ro-ro est le port de Radés. Les ports de Zarzis et Gabés possèdent des infrastructures pour le déchargement ro-ro, mais aucune ligne régulière ro-ro en provenance des pays du nord de la Méditerranée occidentale ne s'y rend.

En revanche, les lignes régulières de type ro-ro à destination de l'Algérie font escale dans plusieurs ports, par le biais de relations biunivoques (Marseille – Oran, Marseille – Alger, Genoa – Bejaia, etc.) ou de trajets faisant escale dans plusieurs ports algériens (Marseille – Oran – Mostaganem – Alger, etc.).

Tableau 8 : Fréquence des lignes régulières ro-ro selon pays de destination

Port	Marseille	Genoa	Barcelona	Valencia	Algeciras	Cádiz
Ro-ro à Maroc	12	0	0	n.d.	420	54
Ro-ro à Algérie	71	14	7	n.d.	0	0
Ro-ro à Tunisie	60	24	4	n.d.	0	0

Unités: nombre de connexions/ mois

n.d.: non disponible

Lignes régulières mixtes de passagers et de marchandises

- Les lignes régulières reliant le Déroit de Gibraltar et Marseille à l'Algérie utilisent très souvent des car-ferries ou des navires mixtes (passagers – marchandises). Bien qu'il soit saisonnier, le trafic de passagers dans ces couloirs est suffisamment important pour conditionner le type de navire devant être utilisé. Ce type d'embarcation, bien que plus flexible pour l'exploitation de ces lignes régulières, rend plus difficile la mise en place de procédures plus efficaces pour les opérations de chargement, de déchargement et de manutention du trafic de marchandises.
- Les caractéristiques techniques des connexions dans le Déroit de Gibraltar semblent acceptables pour l'utilisation de car-ferries rapides, tout au moins dans une première phase, pour le trafic de passagers. Le remplacement du transport par route par le transport en navires rapides ayant donné de bons résultats dans les autres couloirs, l'utilisation de ce mode pourrait être envisagée pour d'autres connexions du couloir méditerranéen aussi pour le trafic de marchandises. L'encombrement croissant du réseau routier et les récentes mesures adoptées en matière de politique européenne pour favoriser le transport maritime de courte distance peuvent contribuer à ce changement modal.

Les compagnies de navigation

- Le tableau 9 représente quelques-unes des principales compagnies de navigation prêtant des services de lignes régulières entre les deux rives de la Méditerranée occidentale. Il existe d'autres compagnies avec un nombre de connexions

Tableau 9 : Compagnies de navigation avec des services de lignes régulières entre les deux rives (sauf celles qui opèrent exclusivement dans le Déroit de Gibraltar)

Compagnies	Pays d'origine	N° lignes régulières	N° connexions mensuelles
CALTRAM	Algérie-Libye	4	12
CMA CGM	France	5	20
CNAN	Algérie	8	33
COMANAV	Maroc	10	(1) 99 *
COTINSA	Espagne	6	18
COTUNAV	Tunisie	7	42
ENTMV	Algérie	6	32
GRIMALDI	Italie	4	18
IMTC	Maroc	7	(2) 115 *
MAERSK SEA-LAND	Finlande	4	18
MSC	Suisse	6	(3) 23 *
SUDCARGOS	France-Maroc	5	28
TARROS	Italie	3	11

* Nombre de connexions dans le Déroit de Gibraltar: (1) 60; (2) 90 y (3) 4.

mensuelles plus important, mais elles relient les pays du Maghreb exclusivement à travers le Déroit de Gibraltar (COMARIT, EUROFERRYS, KNSM, LIMADET FERRY, LINEAS MARITIMAS EUROPEAS, TRANSMEDITERRANEA et VACS).

- L'analyse des trajets des lignes régulières des compagnies a permis d'identifier deux modèles différents dans l'organisation des escales :

- *Les compagnies en provenance des pays du Maghreb (CALTRAM, CNAN, COMANAV, COTUNAV, ENTMV) :* Les trajets de ces compagnies se limitent à des relations biunivoques entre leur pays d'origine et chacun des pays du nord de la Méditerranée occidentale. En général, aucune ligne régulière de ces compagnies ne fait escale dans des ports de plusieurs pays européens.
- *Les compagnies en provenance des pays du sud-est de l'Europe (Grimaldi, CMA-CGM, MSC, SudCargos et Tarros) :* Les lignes de ces compagnies font escale dans différents pays du sud de l'Europe, leur destination étant dans de nombreux cas un seul pays de la rive sud, même si des escales sont prévues dans plusieurs ports.

- L'une des causes possibles de cette différence dans les escales des lignes régulières des deux groupes de compagnies est l'égalité des chances existant entre les compagnies de l'Union européenne pour le transport de marchandises dans les pays de l'UE. Cependant, pour établir une ligne régulière, les compagnies des pays non-

communautaires doivent demander l'autorisation des autorités du pays de destination. Les nouveaux accords de trafic pour les lignes régulières entre les pays du Maghreb et l'UE ne profitent qu'à un petit nombre de compagnies. Ces accords permettent d'établir des lignes avec des escales dans différents pays de l'UE et à destination des pays du Maghreb, ce qui augmente la rentabilité de la ligne.

Alliances

- Pour proposer des services de lignes régulières vers le Maghreb au départ du port de Marseille, plusieurs compagnies ont passé des accords de réservation d'espace ou se sont regroupées. Les autres ports européens de la Méditerranée occidentale n'ont pas mis en place, dans une même mesure, ce type d'accords dans leurs services de lignes régulières dans la région de la Méditerranée occidentale. L'augmentation prévue de ce trafic laisse prévoir un accroissement du nombre de lignes régulières sur chaque rive. L'augmentation logique de la concurrence obligera les compagnies à mieux tirer profit des économies d'échelle, ce qui entraînera probablement la création de nouvelles alliances dans ces services.
- Certains compagnies proposent également des services de ligne régulière de type NVOCC (Non-Vessel Owner Common Carrier) entre les ports du Maghreb et les ports européens de la Méditerranée. Ce type de services est fondé sur la capacité d'adaptation aux besoins des clients et sur un même niveau de qualité de l'accueil de chaque côté de la Méditerranée.
- Les cas les plus représentatifs des alliances entre des compagnies maritimes

pour proposer des services dans la Méditerranée occidentale sont :

- La compagnie SudCargos est issue de l'alliance entre SNCM (Société Nationale Maritime Corse Méditerranée) et Delmas, deux compagnies d'origine française qui ont spécialisé leurs services dans le transport de marchandises vers les pays du Maghreb en utilisant comme base le port de Marseille.
- Les compagnies COMANAV, IMTC et SudCargos ont passé un accord de regroupement pour leurs connexions entre Marseille et le Maroc (Tanger et Casablanca) au moyen de la ligne ro-ro MED LINE Service. Outre cet accord, COMANAV dispose d'un espace réservé sur la ligne régulière proposée par IMTC entre Marseille et Casablanca avec des navires porte-conteneurs.

- SudCargos et Marfret (Marseille-Fret), compagnies d'origine française spécialisées dans le transport de marchandises avec l'Algérie et la Tunisie, proposent un service de ligne régulière ro-ro commune depuis Genoa et Marseille.

- Les compagnies de navigation Contenemar et Compañía Trasatlántica Española (CTE), toutes deux d'origine espagnole, sont parvenues à un accord et proposent des services communs au départ des ports de Barcelona et de Valencia, et à destination du port de Casablanca.

Ce type d'alliances se traduit généralement par une amélioration de la qualité des services : augmentation de la fréquence de l'offre, plus grande régularité, prix plus transparents, standards minimums assurés à bord, etc.

Réflexions sur les obstacles à la fluidité du transport de marchandises

Pour conclure ce dossier, voici quelques réflexions supplémentaires sur la problématique des échanges commerciaux et du transport entre les deux rives de la Méditerranée occidentale :

- Le caractère obligatoire de l'utilisation du transport maritime pour les échanges commerciaux entre les deux rives de la Méditerranée occidentale et le manque de flexibilité de ce mode par rapport au transport routier représentent un obstacle aux échanges du Maroc, de l'Algérie et de la Tunisie avec l'Union européenne. Ces obstacles à la fluidité des échanges favorisent le commerce de l'UE avec des pays permettant un transport direct par route.
- Les administrations appartenant au secteur du transport maritime conservent des structures organisationnelles et des procédures rigides qui se heurtent aux besoins actuels des échanges internationaux de marchandises. L'inertie d'un grand nombre d'entités concernées par ce transport (douanes, administrations portuaires, entreprises d'acconage, administrations sanitaires, etc.) complique les processus de changement de procédures, qui sont manifestement obsolètes mais restent en vigueur.

- Les démarches administratives et bureaucratiques du transport international de marchandises dans le mode maritime sont excessives, souvent répétitives, et ne sont ni justifiées, ni nécessaires. Cette problématique est accentuée par le manque d'uniformité des démarches administratives dans les différents ports.
- Dans le domaine du transport maritime international, il est devenu indispensable d'incorporer de nouveaux outils permettant de manipuler et de transférer des informations. L'utilisation optimale de ces outils permet de surmonter les difficultés entraînées par les procédures bureaucratiques et la grande quantité d'informations requises par le commerce international. Cependant, de nombreux agents impliqués dans les échanges maritimes entre les deux rives de la Méditerranée occidentale n'ont pas encore incorporé ces outils à leurs opérations de transport, ce qui a de sérieuses conséquences sur la fluidité des échanges entre les pays du Maghreb et l'UE.
- Le transport maritime de courte distance implique que les durées de présentation de la documentation pour le commerce international (crédit documentaire, assurance du crédit à l'exportation, etc.) soient nettement inférieures à celles

requis par le transport transocéanique. Le transit de la plupart des connexions entre les deux rives étant inférieur à 48 heures, la documentation devrait être présentée et traitée rapidement, ce qui n'est très souvent pas le cas. Les retards ainsi provoqués ont des répercussions sur l'organisation des chaînes, entraînant des retards et paralysant le flux des marchandises.

- Contrairement au transport par route, le transport maritime requiert un investissement important en moyens de transport. Les exigences de rentabilité de ce mode de transport sont très élevées, et les ressources de chaque compagnie doivent être exploitées de façon optimale. Les flux nord-sud du trafic de marchandises diverses étant supérieurs aux flux sud-nord, le trafic entre les deux rives de la Méditerranée occidentale est extrêmement déséquilibré, ce qui, dans une grande mesure, ne permet pas d'obtenir la rentabilité nécessaire et entraîne une hausse des prix. Cela se traduit par une marge réduite de bénéfices, qu'il est ensuite difficile de réinvestir pour améliorer les services.
- L'incorporation des conteneurs dans le transport maritime de marchandises a représenté une révolution qui, encore aujourd'hui, modifie l'organisation du transport. Cependant, les besoins en superstructure des marchandises conteneurisées requièrent un investissement supplémentaire très important et, pour de nombreux ports du sud, difficile à rentabiliser avec les niveaux actuels de trafic. Par ailleurs, pour tirer au maximum profit du transport conteneurisé, les flux de marchandises doivent augmenter. Comme cela a été mentionné auparavant, le trafic entre les deux rives de la Méditerranée occidentale est déséquilibré, ce qui complique l'incorporation de la conteneurisation dans les mêmes pourcentages que ceux d'autres relations.
- La difficulté de mener à bien la consolidation et la déconsolidation des marchandises dans les ports du sud représente un handicap à la conteneurisation dans le cadre des échanges de marchandises diverses entre les deux rives. Les principaux problèmes survenant dans les processus de consolidation et de déconsolidation sont liés à la sécurité des marchandises, à la fluctuation des tarifs et au manque de ressources.
- L'exercice du transport maritime international a été libéralisé depuis longtemps dans la Méditerranée occidentale, mais la pratique quotidienne montre qu'il existe encore des vestiges de protectionnisme s'exprimant indirectement. L'exercice de ces *pratiques* s'effectue au détriment de l'amélioration de la qualité des services, et représente clairement un obstacle à l'efficacité des échanges entre les deux rives.
- Les difficultés du transport terrestre des marchandises, lorsqu'elles sont arrivées aux ports de destination, représentent souvent le principal obstacle au transport porte à porte entre les compagnies des deux rives. Ces difficultés sont fréquemment liées sur la rive nord aux prix élevés ou à l'encombrement du transport terrestre et au contrôle de l'immigration clandestine ; sur la rive sud, les difficultés sont liées au manque de sécurité des marchandises et à l'insuffisance d'infrastructures routières appropriées.
- Les tarifs imposés pour l'utilisation des infrastructures portuaires dans la Méditerranée occidentale varient en fonction du port. Les tarifs de l'utilisation des infrastructures portuaires ne sont pas aussi transparents que ceux de l'utilisation des infrastructures de transport par route. Dans certains cas, la disponibilité ou les prix des infrastructures ou des mêmes services dans différents ports du sud dépendent des *relations personnelles* des parties concernées. Ces pratiques discrétionnaires ont des conséquences directes sur l'augmentation des trafics, car elles sont source d'incertitude et de méfiance chez les éventuels nouveaux opérateurs ou affrêteurs.
- Les unions syndicales dans les ports ont toujours été un facteur à tenir en considération au moment de procéder à des réformes ou à des changements dans le transport maritime. La flexibilité et l'optimisation des ressources qui sont actuellement demandées à ce secteur vont souvent à l'encontre des exigences de ces unions.
- L'absence de coordination dans les horaires ou le peu de cas fait par les

administrations des besoins des affréteurs, des transporteurs ou des compagnies de navigation en ce qui concerne la qualité des prestations publiques, ont également une incidence sur le transport de marchandises entre les deux rives.

- Le manque d'infrastructures dans les principaux ports du sud de la Méditerranée occidentale (postes d'amarrage, grues pour la manutention de marchandises, rampes pour le déchargement ro-ro, surface de stockage à proximité du quai,

etc.) provoque des goulots d'étranglement dans les connexions maritimes entre les deux rives. Les temps d'attente pour procéder au déchargement des navires dans certains des principaux ports du Maroc, d'Algérie et de Tunisie est de loin supérieur à la moyenne des ports européens avec lesquels ils travaillent. Pour établir et respecter les fréquences et les durées de livraison accordées avec leurs clients, les lignes maritimes régulières doivent connaître *a priori* les temps d'attente approximatifs.

Remerciements

Le CETMO remercie les principaux ports de la Méditerranée occidentale pour leur collaboration et les statistiques ayant permis la rédaction de ce document. Nous remercions également les transitaires, les armateurs et les autorités para-douanières de certains de ces ports, qui nous ont fait part de leurs réflexions et de leurs explications sur les échanges de marchandises entre les deux rives et leur problématique.

La coopération des Coordinateurs nationaux au CETMO dans les sept pays de la région et les contributions des participants au séminaire sur la facilitation du transport de marchandises entre les deux rives de la Méditerranée occidentale, ayant eu lieu à Barcelona les 3 et 4 mai 2001, ont représenté une aide précieuse pour préparer ce dossier.

Le CETMO propose aux lecteurs de ces réflexions d'envoyer leurs commentaires ou éclaircissements, qui seront pris en compte dans des communications ultérieures.

CETMO
Centre d'Etudes des Transports pour la Méditerranée Occidentale
Av. Josep Tarradellas, 10, 7^a
E-08029 BARCELONA (España)
Tel.: 34 - 93 430 52 35
Fax.: 34 - 93 419 92 37
E-mail: cetmo@cetmo.org