

Impact de la pandémie de Covid-19 sur le transport maritime de marchandises en Méditerranée occidentale

Jordi Selfa Clemente, CETMO

L'apparition de la pandémie de COVID-19 au premier trimestre 2020, la crise sanitaire qui s'en est suivie, le confinement de la population et un lent processus de retour à la normale pas encore totalement rétabli à la fin de l'année, ont clairement perturbé les flux de transport au cours de cette année. La réduction de l'activité de production et les mesures de sécurité sanitaire adoptées dans les transports ont eu des répercussions négatives sur les flux de transport en 2020, malgré les efforts de l'industrie pour garantir à tout moment le bon fonctionnement des chaînes d'approvisionnement mondiales. Le transport maritime a notamment été marqué en 2020 par l'annulation et l'adaptation des services aux premiers stades de la crise sanitaire et par un processus de reprise et de transformation des flux mondiaux qui a conduit à une hausse des tarifs de fret des conteneurs au cours des derniers mois de l'année. Ces processus ont également eu un impact en Méditerranée occidentale, et plus particulièrement sur les flux maritimes entre les deux rives de la « Mare Nostrum ». Comme nous le verrons tout au long de cet article, une réduction des flux de transport maritime a été observée entre le Maghreb et les pays européens de la Méditerranée occidentale. Il convient de se demander, notamment pour les flux de marchandises générales, si cette réduction a également entraîné une modification de la structure des échanges entre les pays, des différents types de cargaisons ou de la position des différents ports. Il est possible de répondre à ces questions en analysant les flux maritimes entre les pays européens de la Méditerranée occidentale et les pays du Maghreb sur la base des statistiques annuelles fournies par Eurostat. L'utilisation de cette source permet de comprendre les flux entre les deux rives de la Méditerranée occidentale, mais uniquement sur la base des données des ports européens, puisque les données individuelles des ports du Maghreb n'ont pas encore été publiées par les centres statistiques compétents de chaque pays.

1. Évolution des flux maritimes en Méditerranée occidentale selon le type de cargaison.

2016-2020

En 2020, par rapport aux flux de 2019, on observe une diminution des flux maritimes entre les deux rives de la Méditerranée occidentale, le Portugal, l'Espagne, la France, l'Italie et Malte du côté européen et la Mauritanie, le Maroc, l'Algérie, la Tunisie et la Libye du côté maghrébin. Ce chiffre représente 25,7 millions de tonnes, contre 100 millions de tonnes l'année précédente, ce qui équivaut à une réduction de 25,7 %. Tous les types de marchandises ont connu cette baisse, mais le vrac liquide émerge du lot, avec une diminution de 21,6 millions de tonnes (figure 1). En termes de pourcentage, cette tendance du vrac liquide équivaut à une réduction de 38,9 %

par rapport au flux de l'année précédente. Les autres marchandises connaissent une évolution annuelle d'environ -10 % en 2020 (figure 2). Cette réduction représente un changement dans l'évolution des flux maritimes entre les deux rives de la Méditerranée occidentale au cours des dernières années. L'accroissement lent des flux totaux observé depuis 2017 n'a cependant pas été uniforme pour toutes les marchandises. 2018 présente des taux de croissance positifs pour toutes les marchandises avec un ralentissement l'année suivante. L'évolution des flux en 2020 représente donc une inversion de la tendance à la croissance des flux totaux qui s'était produite depuis 2017.

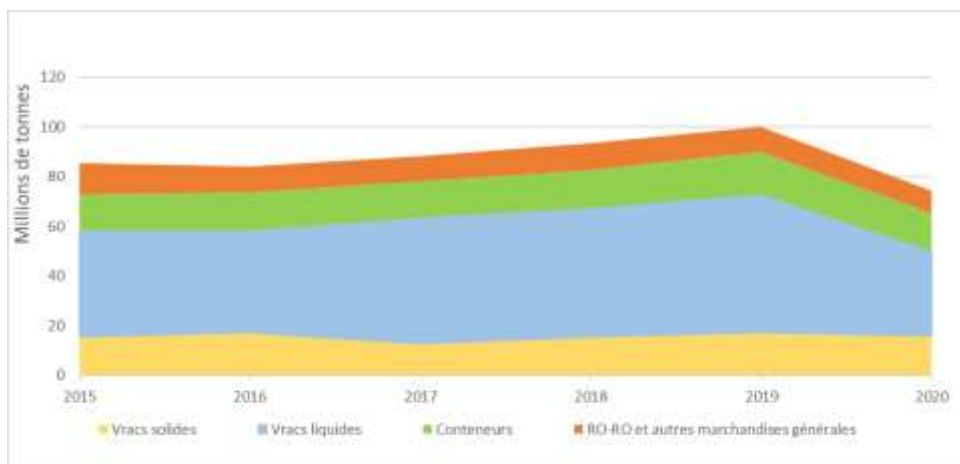


Figure 1 Évolution des flux de transport maritime selon le type de cargaison entre les deux rives de la Méditerranée occidentale en millions de tonnes (2015-2020). Compilé par les auteurs sur la base d'Eurostat

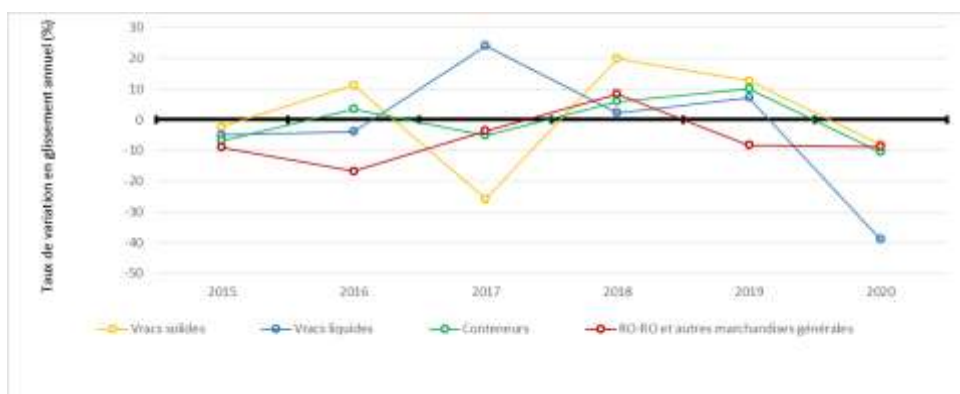


Figure 2. Évolution des taux de croissance annuels des flux de transport maritime selon le type de cargaison entre les deux rives de la Méditerranée occidentale (2015-2020). Compilé par les auteurs sur la base d'Eurostat

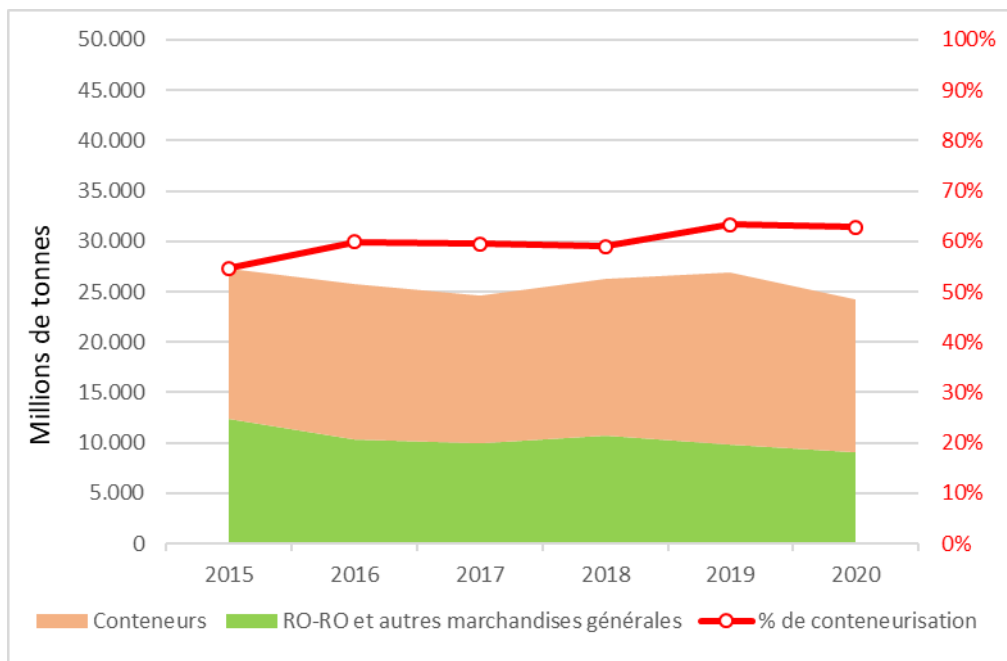


Figure 3 Évolution des flux de transport de marchandises générales selon le type de cargaison et pourcentage de conteneurisation entre les deux rives de la Méditerranée occidentale (2015-2020). Compilé par les auteurs sur la base d'Eurostat

On constate également une évolution négative en 2020 par rapport à l'année précédente en ce qui concerne notamment les marchandises générales. Cette évolution indique, comme pour les flux totaux, un changement par rapport à la tendance des dernières années (figure 3). De 26,9 millions en 2019, il passe à 24,3 millions en 2020, soit une diminution de 9,9 %. Cette réduction reflète un renversement de la tendance des deux années précédentes et un retour à la tendance de 2016 et 2017. En ce qui concerne la répartition des marchandises générales entre les types de cargaison, *conteneurs* d'une part et *RO-RO et autres marchandises générales* d'autre part, on constate une stabilité en 2020 par rapport aux valeurs de l'année précédente. Tandis qu'en 2019, les marchandises conteneurisées représentaient 63,3 % du total des marchandises générales, 2020 affiche un pourcentage de 62,9 %. Par conséquent, l'évolution des marchandises générales crée une rupture de la croissance qui existait depuis 2018, mais n'a pas impliqué une redistribution significative de la marchandise entre les types de cargaison, mais plutôt une stabilisation de l'évolution constatée les années précédentes.

2. Structure de distribution des flux de *conteneurs* entre les pays européens de la Méditerranée occidentale et du Maghreb. 2019-2020

2019	Algérie	Libye	Maroc	Mauritanie	Tunisie	TOTAL
Espagne	4.624	269	4.309	1.124	606	10.932
France	795	23	761	17	146	1.742
Italie	1.010	595	1.435	-	422	3.462
Malte	10	89	4	-	5	108
Portugal	37	9	762	-	12	820
TOTAL	6.476	985	7.271	1.141	1.191	17.064

2020	Algérie	Libye	Maroc	Mauritanie	Tunisie	TOTAL
Espagne	4.513	235	4.150	937	630	10.465
France	642	12	650	16	127	1.447
Italie	280	461	1.253	-	607	2.601
Malte	3	97	2	-	4	106
Portugal	26	3	614	4	4	651
TOTAL	5.464	808	6.669	957	1.372	15.270

Tableau 1. Répartition des flux de conteneurs entre les pays européens en Méditerranée occidentale et le Maghreb en milliers de tonnes. 2019-2020. Compilé par les auteurs sur la base d'Eurostat

La structure des échanges de marchandises générales entre les pays de la Méditerranée occidentale est un autre élément à prendre en compte dans l'évolution des flux en 2020. En 2019, les flux *conteneurisés* de marchandises entre les pays des deux rives de la Méditerranée occidentale sont dominés par les flux de l'Espagne avec le Maroc et l'Algérie. Ces flux s'élèvent respectivement à 4,3 et 4,6 millions, constituant la majorité du total des flux espagnols, tout en contribuant de manière décisive à faire de l'Espagne le principal pays d'origine et de destination des flux conteneurisés entre les deux rives (tableau 1). Un autre ensemble de flux importants se situe entre 1 million et 1,5 million de tonnes, et correspond aux relations entre l'Italie et le Maroc, l'Espagne et la Mauritanie, et l'Italie et l'Algérie. Un troisième groupe pertinent avec des flux compris entre 400 000 tonnes et un million de tonnes correspond aux relations qu'entretiennent la France et l'Algérie, l'Espagne et la Tunisie, l'Italie et la Libye, et enfin l'Italie et la Tunisie.

Au cours de l'année 2020, une réduction des volumes de *conteneurs* a été observée dans pratiquement toutes les relations. Parmi elles, la relation entre l'Italie et l'Algérie se distingue en termes de volume et de valeur relative, avec une réduction de 72,3 %, soit 730 000 tonnes de moins. En revanche, il convient de souligner l'affaiblissement du déclin des relations entre l'Espagne avec l'Algérie et le Maroc, qui se situent respectivement à 2,4 % et 3,7 %. Par contre, les relations entre l'Italie et la Tunisie connaissent une croissance supérieure de 40 %, soit près

de 200 000 tonnes. La relation entre l'Espagne et la Tunisie continue également d'évoluer positivement, bien que dans ce cas elle soit limitée à 4 %. Le reste des relations concernées connaissent généralement une baisse des volumes.

Le résultat de l'impact des flux produits en 2020 sur la structure des flux en Méditerranée occidentale est d'abord le renforcement de l'Espagne comme principal pays d'origine et de destination des flux de *conteneurs*, affichant en 2019 un pourcentage de 64,1 % des flux des pays européens avec le Maghreb pour ensuite s'élever à 68,5 % en 2020 (tableau 2). Cela s'explique notamment par le renforcement relatif des relations de l'Espagne avec le Maroc et l'Algérie. En revanche, le reste des pays, à l'exception de Malte, constatent une diminution de leur participation à ces flux de *conteneurs*, parmi lesquels l'Italie se distingue avec une perte de plus de 3 points de pourcentage, du 20,3% à 17%. Au Maghreb, le Maroc est le pays qui prend le plus de poids dans les relations avec l'Europe du Sud, notamment grâce au renforcement des relations avec l'Espagne.

2019	Algérie	Libye	Maroc	Mauritanie	Tunisie	TOTAL
Espagne	27,1%	1,6%	25,3%	6,6%	3,6%	64,1%
France	4,7%	0,1%	4,5%	0,1%	0,9%	10,2%
Italie	5,9%	3,5%	8,4%	-	2,5%	20,3%
Malte	0,1%	0,5%	0,02%	-	0,03%	0,6%
Portugal	0,2%	0,1%	4,5%	-	0,1%	4,8%
TOTAL	38,0%	5,8%	42,6%	6,7%	7,0%	100,0%

2020	Algérie	Libye	Maroc	Mauritanie	Tunisie	TOTAL
Espagne	29,6%	1,5%	27,2%	6,1%	4,1%	68,5%
France	4,2%	0,1%	4,3%	0,1%	0,8%	9,5%
Italie	1,8%	3,0%	8,2%	-	4,0%	17,0%
Malte	0,02%	0,6%	0,01%	-	0,03%	0,7%
Portugal	0,2%	0,0%	4,0%	-	0,03%	4,3%
TOTAL	35,8%	5,3%	43,7%	6,3%	9,0%	100,0%

Tableau 2. Répartition des flux de conteneurs entre les pays européens de la Méditerranée occidentale et du Maghreb en pourcentage. 2019-2020. Compilé par les auteurs sur la base d'Eurostat

3. Structure de distribution des flux de *RO-RO et autres marchandises générales* entre les pays européens en Méditerranée occidentale et le Maghreb. 2019-2020

2019	Algérie	Libye	Maroc	Mauritanie	Tunisie	TOTAL
Espagne	1.015	92	5.459	28	162	6.756
France	176	1	182	1	939	1.299
Italie	23	43	233	-	951	1.250
Malte	4	-	-	-	26	30
Portugal	57	-	458	2	33	550
TOTAL	1.275	136	6.332	31	2.111	9.885

2020	Algérie	Libye	Maroc	Mauritanie	Tunisie	TOTAL
Espagne	915	81	5.284	12	108	6.400
France	132	6	140	12	820	1.110
Italie	7	21	151	-	839	1.018
Malte	-	3	1	-	20	24
Portugal	53	-	370	16	27	466
TOTAL	1.107	111	5.946	40	1.814	9.018

Tableau 3. Répartition des flux de *RO-RO et autres marchandises générales* entre les pays européens de la Méditerranée occidentale et le Maghreb en milliers de tonnes. 2019-2020. Compilé par les auteurs sur la base d'Eurostat

À travers l'analyse des flux de *RO-RO et autres marchandises générales* entre les pays des deux rives de la Méditerranée occidentale, on constate que ces flux sont dominés en 2019 par les échanges entre l'Espagne et le Maroc. Ces flux se sont élevés à 5,5 millions de tonnes cette année-là, représentant 55,2 % des flux totaux entre les pays européens de la Méditerranée occidentale et du Maghreb. D'autres relations importantes, représentant environ un million de tonnes, sont celles entre l'Espagne et l'Algérie, l'Italie et la Tunisie, et la France et la Tunisie (tableau 3).

En 2020, on constate une diminution de pratiquement toutes les relations, même si des différences peuvent être identifiées en fonction de l'ampleur de ces diminutions. Alors que la relation entre l'Espagne et le Maroc s'est affaiblie de 3,2 %, les autres qui avaient été considérées comme pertinentes en 2019, comme l'Espagne-Algérie, l'Italie-Tunisie et la France-Tunisie, ont réduit leurs volumes de 9,9 %, 11,8 % et 12,7 % respectivement. De cette manière, la relation Espagne-Maroc augmente en 2020 son poids relatif dans le total des flux de *RO-RO et autres marchandises générales* entre les deux rives de la Méditerranée occidentale, et passe de 55,2 % à 58,6 %. L'Espagne augmente sa part parmi les pays européens, passant de 68,3 % en 2019 à 71 % en 2020. À l'instar de ce qui s'est passé pour les cargaisons *conteneurisées*, mais dans une moindre mesure, le Maroc a augmenté son poids parmi les pays

du Maghreb dans les flux de *RO-RO et autres marchandises générales*, et en ce qui concerne le total des flux de la rive sud de la Méditerranée, il est passé de 64,1 % à 65,9 % (tableau 4).

2019	Algérie	Libye	Maroc	Mauritanie	Tunisie	TOTAL
Espagne	10,3%	0,9%	55,2%	0,3%	1,6%	68,3%
France	1,8%	0,0%	1,8%	0,01%	9,5%	13,1%
Italie	0,2%	0,4%	2,4%	-	9,6%	12,6%
Malte	0,04%	-	-	-	0,3%	0,3%
Portugal	0,6%	-	4,6%	0,02%	0,3%	5,6%
TOTAL	12,9%	1,4%	64,1%	0,3%	21,4%	100,0%

2020	Algérie	Libye	Maroc	Mauritanie	Tunisie	TOTAL
Espagne	10,1%	0,9%	58,6%	0,1%	1,2%	71,0%
France	1,5%	0,1%	1,6%	0,1%	9,1%	12,3%
Italie	0,1%	0,2%	1,7%	-	9,3%	11,3%
Malte	-	0,03%	0,01%	-	0,2%	0,3%
Portugal	0,6%	-	4,1%	0,2%	0,3%	5,2%
TOTAL	12,3%	1,2%	65,9%	0,4%	20,1%	100,0%

Tableau 4. Répartition des flux de *RO-RO et autres marchandises générales* entre les pays européens en Méditerranée occidentale et le Maghreb en pourcentage. 2019-2020. Compilé par les auteurs sur la base d'Eurostat

4. Flux de *conteneurs* avec le Maghreb dans les ports des pays européens de la Méditerranée occidentale. 2019-2020

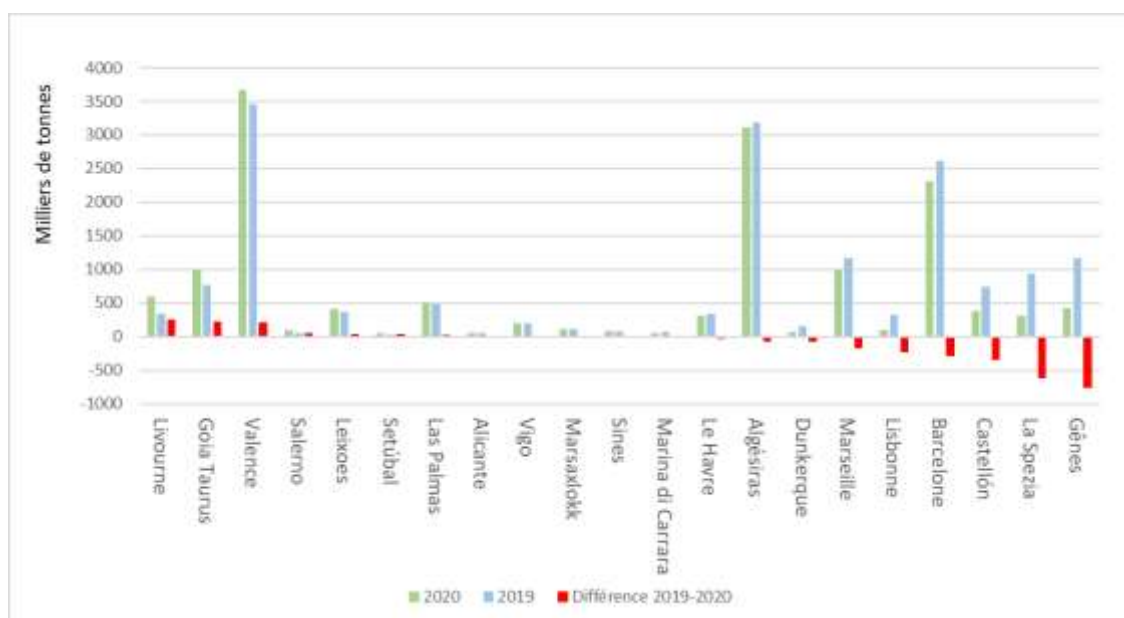


Figure 4. Flux de *conteneurs* avec le Maghreb dans les ports des pays européens de la Méditerranée occidentale en milliers de tonnes. 2019-2020. Compilé par les auteurs sur la base d'Eurostat

Comme indiqué ci-dessus, l'année 2020 est marquée fondamentalement par une diminution générale des flux de trafic de conteneurs entre les deux rives de la Méditerranée occidentale, avec un renforcement de les relations entre l'Espagne avec le Maroc et l'Algérie, et un affaiblissement de la relation entre l'Italie et l'Algérie. Il s'agit maintenant de prendre conscience de l'impact de ces changements sur le réseau portuaire. Une analyse de l'évolution des principaux ports révèle que les réductions les plus significatives, tant en volume qu'en pourcentage par rapport à l'année précédente, se produisent à Gênes (-64,35), La Spezia (-66,1 %) et Castellón (-48,2 %), ces trois ports se situant en dessous de 500 000 tonnes en 2020. D'autres ports importants dans les flux avec le Maghreb comme Barcelone, Marseille et Algésiras connaissent également des pertes de volumes. Ces diminutions sont cependant plus faibles en volume, mais surtout en pourcentage. Ainsi, Barcelone diminue de 11,2 %, Marseille de 15,5 % et Algésiras d'à peine 2,4 %. Par contre, ce sont également les ports italiens, en l'occurrence Livourne et Gioia Tauro, qui sont à la tête des augmentations par rapport à 2019, tant en termes de volumes que de pourcentages, qui s'élèvent à 73,9 % et 29,6 % (figure 4). Toutefois, ces ports ne compensent pas les pertes subies à Gênes et à La Spezia. Il convient de noter que le port de Valence, le plus important en volume avec les pays du Maghreb tant en 2019 qu'en 2020, a connu une augmentation de ses flux de conteneurs avec le Maghreb, même s'il convient de noter que ceux-ci n'ont pas été aussi importants que ceux qui ont été enregistrés dans les ports italiens mentionnés ci-dessus. Ainsi, il semble y avoir une redistribution des flux entre les ports italiens, ce qui n'a pas empêché la perte absolue des flux de *conteneurs* dans ce pays, alors que les grands ports comme Valence, Algésiras, Barcelone ou Marseille ont connu des pertes très limitées, voire de légères augmentations. On peut donc dire que 2020 a connu un renforcement relatif des grands ports à conteneurs, notamment espagnols, tandis que les pertes se sont concentrées dans l'ensemble du système portuaire italien.

5. Évolution des flux portuaires de *RO-RO* et autres marchandises générales entre les ports des pays européens de la Méditerranée occidentale avec le Maghreb. 2019-2020

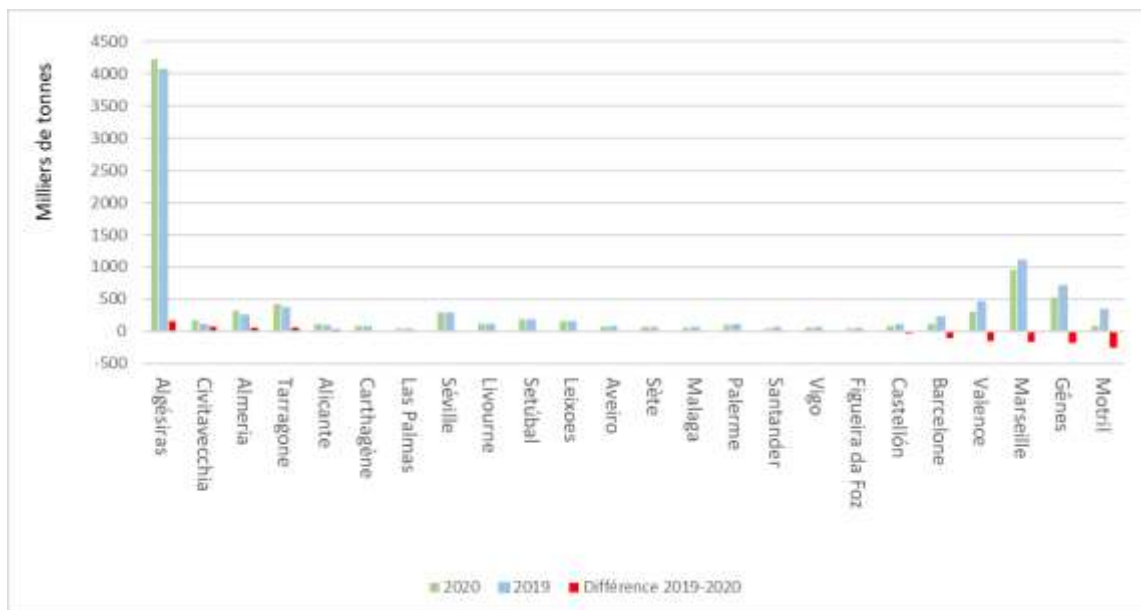


Figure 5. Flux de *RO-RO* et autres marchandises générales avec le Maghreb dans les ports des pays européens de la Méditerranée occidentale en milliers de tonnes. 2019-2020. Compilé par les auteurs sur la base d'Eurostat

En 2019, dans les flux de *RO-RO* et autres marchandises générales, le port d'Algésiras se démarque largement des autres ports de la Méditerranée occidentale. Ce port, avec 4,1 millions de tonnes en 2019, canalise 41,5 % des flux de *RO-RO* et autres marchandises générales entre les ports d'Europe du Sud et du Maghreb (figure 5). En 2020, ses volumes ont augmenté pour atteindre 4,2 millions de tonnes ainsi que sa part du total qui représente alors 46,9 %. Cette augmentation de son poids relatif est due au fait que, contrairement à leur évolution positive, beaucoup d'autres ports ayant des volumes importants présentent une évolution négative, ce qui explique également la réduction des flux totaux de *RO-RO* et autres marchandises générales entre le Maghreb et les pays européens de la Méditerranée occidentale : Motril a perdu 248 000 tonnes ou 75,2 %, Gênes 180 000 tonnes et 25,4 % par rapport à l'année précédente, Marseille 160 000 tonnes et 14,4 % et Valence 142 000 tonnes et 31,7 %. Par conséquent, dans les flux *RO-RO* et autres marchandises générales en Méditerranée occidentale, l'année 2020 a révélé une augmentation de la concentration des flux dans le port d'Algésiras, augmentant ainsi sa part déjà élevée dans ces flux.

6. Évolution de la concentration portuaire dans les flux de *marchandises générales* en Méditerranée occidentale

L'évolution des flux portuaires de marchandises générales, qu'il s'agisse de *conteneurs* ou de *RO-RO et autres marchandises générales*, entre les deux rives de la Méditerranée occidentale, semble avoir entraîné une consolidation en termes relatifs des ports situés au sommet de la hiérarchie portuaire : Valence, Algésiras, Barcelone et Marseille pour les flux de *conteneurs* et Algésiras pour les flux de *RO-RO et autres marchandises générales*. Cela aurait conduit à une concentration portuaire plus élevée par rapport à 2019. Il convient toutefois d'examiner dans quelle mesure cette concentration s'est produite et comment elle s'inscrit dans une période plus large afin de comprendre l'importance des changements intervenus au cours de l'année écoulée. À cette fin, l'indice de concentration portuaire a été calculé pour les flux de *conteneurs* et de *RO-RO et autres marchandises générales* entre 2015 et 2020 (figure 6). Le résultat montre qu'il y a bien eu une augmentation de la concentration dans les deux cas, même si les valeurs de concentration étaient déjà élevées. Cependant, si l'on analyse un laps de temps depuis 2015, on observe d'une part que l'augmentation de la concentration dans les flux de *RO-RO et autres marchandises générales* suit une tendance qui commence en 2018, tandis que dans le cas des conteneurs, elle interrompt à peine l'évolution vers la déconcentration détectée depuis 2018 après une augmentation significative en 2016 et 2017. Ainsi, bien que les indices de concentration portuaire pour les flux de *conteneurs* ainsi que pour le *RO-RO et les autres marchandises générales* indiquent une augmentation en 2020 par rapport à 2019, aucun des deux indices de 2020 ne semble marquer une rupture nette avec les tendances précédentes.

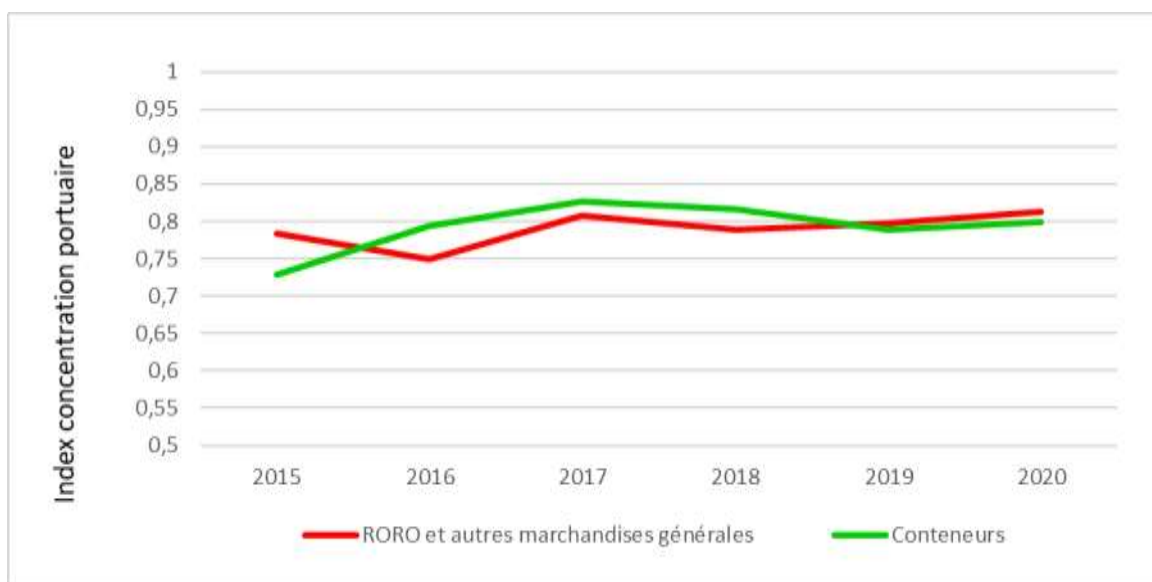


Figure 6. Évolution de l'indice de concentration portuaire des ports européens dans les flux de marchandises générales avec le Maghreb, 2015-2020. Compilé par les auteurs sur la base d'Eurostat

7. Conclusions

L'année 2020 a été marquée dans le commerce maritime entre les deux rives de la Méditerranée occidentale par une réduction des volumes qui a touché tous les types de cargaison, notamment le vrac liquide. Cette baisse contraste avec l'évolution observée depuis 2017. Par conséquent, la marchandise générale a été touchée par cette diminution, même si la répartition entre le fret conteneurisé et le fret *RO-RO et autres marchandises générales* n'a pas montré de changement significatif par rapport aux années précédentes.

En ce qui concerne les flux de marchandises générales entre les pays des deux rives de la Méditerranée occidentale, l'année 2020 a révélé un renforcement en termes relatifs des relations déjà consolidées, comme les flux de l'Espagne avec le Maroc et l'Algérie dans le cas des *conteneurs* et entre l'Espagne et le Maroc dans le cas des *RO-RO et autres marchandises générales*. Quant aux ports, on constate également un renforcement relatif des principaux sites : dans le cas des conteneurs, surtout en Espagne, tandis que les plus fortes baisses sont concentrées dans l'ensemble du système portuaire italien. Le port d'Algésiras apparaît comme celui qui a le plus bénéficié, en termes absolus et relatifs, de la redistribution des flux de *RO-RO et autres marchandises générales*. Enfin, l'indice de concentration portuaire pour les deux types de marchandises générales montre que malgré l'augmentation de la concentration, son évolution est conforme à celle enregistrée ces dernières années.

On peut donc conclure pour les échanges maritimes entre les deux rives de la Méditerranée occidentale que l'année 2020 a été marquée par une diminution des flux. D'autre part, on observe une tendance au renforcement des relations et des ports déjà consolidés, une tendance qui ne représente pas, en principe, une transformation majeure par rapport aux années précédentes. L'évolution au cours des prochaines années déterminera si ces tendances détectées en 2020 représentent une adaptation temporaire à un scénario d'urgence sanitaire ou sont révélatrices d'un changement plus profond dans l'organisation des flux maritimes en Méditerranée occidentale et auront donc tendance à se consolider et à se renforcer à l'avenir.