



ANIMA

Réseau Euroméditerranéen d'Agences de
Promotion des Investissements

NOTES ET ETUDES

Numéro 18

Septembre 2006



Les investissements étrangers en transports dans la région MEDA

Etude coordonnée par Fabrice Hatem
avec la contribution de Bénédicte de Saint-Laurent,
Yasmine El Yacoubi, Imen M'Khinini

*Agence Française
pour les Investissements Internationaux*



Les investissements étrangers en transports dans la région MEDA

NOTES ET ETUDES ANIMA n°18

Septembre 2006

Etude coordonnée par Fabrice Hatem

avec la contribution de

Bénédict de Saint-Laurent, Yasmine El

Yacoubi, Imen M'Khinini

Références

Ce document a été réalisé dans le cadre de la mission confiée par la Commission Européenne à l'Agence Française pour les Investissements Internationaux (AFII), assistée de l'ICE (Italie) et DI (Maroc), pour développer un Réseau Euroméditerranéen des Agences de Promotion des Investissements de la Méditerranée (« ANIMA »). Le n° du contrat est : ME8/B7-4100/IB/99/0304.

ISBN : 2-915719-25-X EAN 9782915719253

© AFII-ANIMA 2006. Reproduction interdite sans autorisation de l'AFII. Tous droits réservés

Auteurs

Ce document est l'aboutissement d'un travail collectif auquel ont notamment collaboré Imen M'Khinini, Yasmine El Yacoubi, Rudy Marciano, Aboudi Ghalayani et Bénédicte de Saint-Laurent. L'ouvrage a été coordonné par Fabrice Hatem. Plusieurs personnes et organismes ont fourni de précieuses informations dont notamment l'équipe ANIMA à Marseille et les API MEDA.

Acronymes

- MEDA : Ensemble de 12 pays partenaires ou membres de l'Union Européenne : Algérie, Chypre, Egypte, Israël, Jordanie, Liban, Malte, Maroc, Autorité Palestinienne, Syrie, Tunisie, Turquie
- MIPO : Mediterranean Investment Project Observatory
- API : Agences de promotion de l'investissement

Table des matières

Résumé	8
Des besoins inégalement satisfaits.....	9
L'urgence d'une politique de développement.....	11
Diversité des situations nationales	12
1. Des besoins croissants et mal satisfaits.....	16
Les grands enjeux des politiques de transport dans les pays MEDA.....	16
Cinq grandes catégories de besoins.....	16
Les grands axes des politiques de transports.....	21
Un état des lieux selon les modes de transport	25
Le transport maritime.....	27
Le transport aérien	35
Le transport routier.....	39
Le transport ferroviaire	43
Les services de transport et de logistique	46
2. Des situations diverses selon les pays	52
Généralités	52
La situation par pays	56
Algérie	56
Chypre	61
Egypte.....	62
Israël.....	65
Jordanie.....	69

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

Liban	70
Malte	73
Maroc	74
Autorité palestinienne	86
Tunisie	87
Turquie	94
Syrie	95

3. Le recours aux investisseurs étrangers : pourquoi ? Qui ? Comment ? Dans quel domaine ?.. 96

Pourquoi attirer les investissements étrangers ?	96
Des besoins qui dépassent les moyens locaux	96
Les formes d'ouverture aux investissements étrangers	99
Qui attirer ?	102
Les types de sociétés étrangères susceptibles d'investir	102
L'état des investissements étrangers dans les pays MEDA	107
Attirer les investisseurs étrangers : comment ?	109
Les freins généraux à l'accueil des investissements étrangers	109
Des perspectives inégalement favorables selon les domaines	111
Recommandations	113

Annexes 118

Annexe 1. Indications bibliographiques	118
Annexe 2. Quelques exemples de sociétés de transport international actives dans les pays MEDA	121

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

Annexe 3. Les investissements étrangers dans le secteur transport dans la région MEDA (2003-2006)	123
Annexe 4. Liste des projets en infrastructures, transports et logistique dans les pays MEDA 2003-2006 (Source : MIPO)	127
Annexe 5. L'aménagement des zones d'activité et le rôle des investisseurs étrangers	133
Annexe 6. Les interventions de la BEI dans le secteur des transports des pays MEDA.....	136
Financements « transport » de la BEI	136
Le rôle de la FEMIP	137

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

Résumé

Malgré des progrès récents, les infrastructures et les services des transports continuent de présenter des déficiences importantes dans la région MEDA. Ces difficultés peuvent concerner aussi bien les infrastructures elles-mêmes, c'est-à-dire la possibilité physique de circuler d'un point à un autre, que la qualité du service rendu (temps et conditions d'attente, fiabilité, information de l'utilisateur, intégration de chaînes de transport, services périphériques comme le stockage ou le transit douanier, etc.), enfin les coûts pour l'utilisateur (prix du billet d'avion, du transport maritime). Or, bien loin de constituer une simple facilité octroyée par la puissance publique à des administrés ne disposant pas d'alternatives, les transports constituent un élément-clé des processus de développement et un élément décisif de la compétitivité des économies concernées. Tout obstacle dans le système de transport (retard, annulation de service, inconfort, incertitude, accidents etc.) constitue en effet une sorte d'impôt négatif qui freine le développement économique. Si l'appareil de transport des pays MEDA n'est pas concurrentiel, cela s'apparente à une pénalisation exactement identique à un surcoût de production, cela diminue donc directement la compétitivité des pays de la région

La modernisation de ces activités apparaît donc comme une priorité. Mais elle nécessite des efforts massifs qui dépassent

les seuls moyens internes des pays de la zone. La contribution des firmes et des investisseurs étrangers apparaît donc nécessaire en ce domaine. Mais elle présente également des risques et des difficultés. L'objectif de ce rapport est de déterminer les conditions permettant une association mutuellement profitable de ces opérateurs internationaux au développement du secteur local des transports et de présenter des recommandations d'action en ce domaine. Les principales conclusions en sont résumées ci-dessous.

Des besoins inégalement satisfaits

Le développement économique des pays MEDA suppose la mise en place de services de transport efficaces, notamment dans les 5 domaines-clés suivants : le développement du fret et du trafic passagers international, le renforcement des liaisons intérieures entre les grandes zones d'activité, le désenclavement des régions intérieures, la fluidification des transports urbains en particulier dans les grandes métropoles. Or, les besoins restent globalement mal satisfaits dans ces différents domaines, même si la situation varie considérablement d'un pays à l'autre.

Concernant le trafic international, le fonctionnement de la logistique portuaire reste dans l'ensemble peu satisfaisant (niveau élevé des coûts et des temps de transports), pour des raisons tenant la fois aux déficiences physiques des infrastructures (capacités, adaptation des équipements) et

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

aux méthodes d'exploitation. Les transports aériens, encore largement régulés avec une concurrence dans l'ensemble limitée, restent caractérisés par des tarifs assez élevés et d'importants besoins de modernisation et d'extension.

Concernant les transports intérieurs, les réseaux routiers restent souvent déficients tant en matière de liaisons internationales que d'axes secondaires. Les infrastructures urbaines, notamment en matière de transports publics (métros, voies réservées pour bus, tramways, etc.) doivent être considérablement renforcées pour faire face à la croissance des grandes métropoles de la région. Les réseaux ferroviaires sont dans l'ensemble peu développés.

Enfin, les opérateurs locaux de transports, qu'il s'agisse de grandes compagnies publiques ou de petites sociétés privés, ont du mal à offrir à leurs clients des services logistiques adaptés, fiables et de bon rapport qualité/prix, du fait notamment d'une difficulté à maîtriser les solutions multimodales.

Ces défaillances risquent d'avoir des conséquences très négatives pour les pays MEDA : en affaiblissant leur compétitivité face à des régions mieux dotés en matière de trafic fret et passagers international, comme l'Asie ; en marginalisant les régions, notamment rurales, mal desservies par les infrastructures existantes ; en créant des phénomènes de congestion urbaine dans les grandes métropoles ; en freinant le développement des échanges et

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

l'intégration entre les grandes régions économiques du pays
« utile ».

L'urgence d'une politique de développement

D'où la nécessité de faire évoluer la conception des politiques locales de transport en s'inspirant des principes suivants :

1. Le secteur a besoin d'une approche en termes d'infrastructure (mise à niveau des systèmes portuaires et aéroportuaires, des liaisons internationales intra-MEDA, des systèmes de transport métropolitaines et de la desserte de l'espace intérieur. Ceci doit faire l'objet de plans de transport nationaux, avec une dimension de coordination internationale (telle qu'étudiée dans le cadre du projet Euromed Transport)
2. Mais le secteur a aussi besoin de réformes en termes de gestion et d'administration (ouverture au privé et à la concurrence, largement engagée dans plusieurs pays, dérégulation des monopoles étatiques, appel au financement privé, nouvelle approche orientée "service"). Il faut passer d'une préoccupation essentiellement administrative et péagère (donner des autorisations ou licences, taxer, surveiller les mouvements) à une vision économique, dans laquelle, par exemple, l'immobilisation des biens ou des passagers a une valeur importante
3. Si cette modernisation offre des garanties suffisantes, le capital étranger sera probablement intéressé à investir dans

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

les secteurs les plus rentables, comme cela a déjà été le cas - pour les infrastructures, terminaux pour conteneurs, aéroports de plus de 1 million de pax/an, routes à péage dotées d'un trafic suffisant, parkings, etc.; pour l'exploitation, fret aérien et maritime, charters aériens, flottes de camionnage, taxis, etc. Il ne faut pas se faire trop d'illusions cependant, beaucoup d'infrastructures et de services devront être soutenus par les autorités publiques, du fait de tarifs sociaux et d'une rentabilité insuffisante

4. Afin d'éviter une totale mainmise étrangère (comme c'est souvent le cas pour le fret maritime, où la plupart de l'import est vendu CIF et la plupart de l'export est vendu FOB -ce qui signifie que les pays MEDA perdent la valeur de l'élément "transport" de le commerce international), il sera important de privilégier des partenariats avec des opérateurs internationaux expérimentés prévoyant un transfert progressif de savoir-faire et de responsabilités à des acteurs MEDA.

Diversité des situations nationales

Ce premier diagnostic très général ne doit cependant pas masquer la très grande diversité des situations nationales. Coexistent en effet dans la région MEDA des pays déjà bien équipés en infrastructures modernes et bien gérées, comme Israël ; des pays à forte tradition portuaire comme Malte et Chypre ; des pays qui se sont lancés depuis plusieurs années déjà dans d'actives politiques de modernisation comme le

Maroc et la Tunisie ; d'autres qui ont lancé depuis peu d'importants programme d'équipement, comme la Syrie, la Jordanie, le Liban et surtout l'Algérie. Quant l'Égypte, elle tente actuellement de tirer parti de sa fonction historique de zone de transit entre l'Asie et l'Europe (Canal de Suez) pour développer une activité économique à proximité des ports concernés. Par contre, les infrastructures de transports restent en très mauvais état dans les territoires palestiniens.

La contribution potentielle des acteurs internationaux. Dans la plupart de ces pays, cependant, les ambitions de développement affichées se heurtent à l'insuffisance des moyens financiers et humains disponibles au niveau local. Le recours aux investisseurs internationaux pourrait de ce fait paraître souhaitable à la fois pour assurer le financement des projets, pour favoriser les transferts de technologies et de savoir-faire, et pour accélérer la mise à niveau de l'offre locale de services de transport.

Cet accroissement de la présence étrangère peut prendre différentes formes : privatisation de sociétés publiques nationales ; lancement de projets nouveaux confiés à des opérateurs privés ; mise en concession de l'exploitation d'infrastructures existantes ; enfin, ouverture de lignes de transport maritimes, terrestres ou aériennes par des entreprises étrangères, opérant soit seules, soit en partenariat avec des entreprises locales.

Ces investissements étrangers commencent à prendre une certaine ampleur dans les pays MEDA. Selon l'observatoire

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

MIPO d'ANIMA, on a compté en 2003 et 2004 près de 20 projets significatifs d'investissement étranger chaque année, notamment dans les domaines portuaire, aéroportuaire et de la logistique. Certains pays ont déjà une expérience assez importante du recours aux BOT, comme Israël dans le domaine routier ou l'Égypte en matière portuaire. D'autres, comme le Maroc ou la Tunisie, ont lancé de gros projets, (construction du nouveau port de Tanger-Méditerranée..). Un peu partout, le mouvement de privatisation et d'ouverture à la concurrence est lancé, plus timidement cependant que dans d'autres régions du monde. Qu'il s'agisse des équipementiers et constructeurs, des gestionnaires d'infrastructures, des bailleurs de fonds, ou des entreprises de transport, un nombre croissant de firmes étrangères expriment un intérêt pour une implantation dans la région.

Une politique d'attractivité. Le développement de ces investissements internationaux se heurte à de nombreux obstacles : niveau de risque élevé, rentabilité faible et incertaine, complexité des systèmes juridiques... De plus, certains domaines (ex : ferroviaire, péage routier ou urbain...) se prête assez mal au développement de ce type de projets, qui ne peuvent de ce fait être raisonnablement envisagés que dans certains activités où les perspectives de rentabilité sont moins assurées (ex : postes conteneurs à quai, gestion aéroportuaire...).

Plusieurs évolutions sont donc nécessaires pour accroître l'attractivité des pays MEDA. L'ouverture à la concurrence et

aux investissements étrangers doit se poursuivre et s'amplifier dans les secteurs encore protégés. La participation des entreprises privées à la gestion des infrastructures doit être encouragée, par la poursuite des privatisations, par la multiplication des opportunités de BOT ou de concessions, et par la mise en place d'un cadre juridique clair et favorable au développement des partenariats public-privé. Les investisseurs/concessionnaires privés doivent bénéficier de garanties suffisantes en termes de tarifs, de recettes ou de stabilité de l'environnement juridique. La mise à niveau des acteurs locaux doit être encouragée, qu'il s'agisse d'entreprises privées auxquelles il faut permettre de tirer parti du potentiel ouvert par les innovations techniques (échange de données informatisées, conteneurisation, multimodalité) que d'entreprises et d'agences publiques dont l'efficacité doit être accrue et les modes de gestion modernisés. Le cadre réglementaire et administratif doit être assoupli pour faciliter le travail des opérateurs, notamment pour tout ce qui concerne le transit international et l'intermodalité. Enfin, des coopérations internationales doivent être approfondies dans des domaines tels que la gestion du trafic aérien ou la mise en place concertée de véritables corridors logistiques multimodaux méditerranéens nord-sud et sud-sud. Il sera alors possible d'assurer une promotion globale de la région Méditerranée auprès des investisseurs du secteur transport, opération dans laquelle une structure comme ANIMA pourrait jouer un rôle.

1. Des besoins croissants et mal satisfaits

Après avoir décrit les principaux besoins auxquels les transports doivent aujourd'hui répondre dans les pays MEDA, on dressera un bilan de la situation actuelle. On évoquera enfin, en termes très généraux, les grands axes des politiques de développement qui pourraient être mises en œuvre.

Les grands enjeux des politiques de transport dans les pays MEDA

Cinq grandes catégories de besoins

Les défis auxquels sont aujourd'hui confrontés les pays MEDA en matière de transports peuvent être regroupés autour de 4 ou 5 enjeux : le fret international, le trafic passager international, les transports urbains, les grandes liaisons interurbaines et le désenclavement des régions intérieures.

Le trafic fret international. L'ouverture économique des pays MEDA s'est traduite par une forte augmentation des flux internationaux de produits et de marchandises. Le commerce international des pays MEDA a ainsi été multiplié par 3,5 en valeur (dollars courants) au cours des 20 dernières années (Hatem, 2006, page 27). Ce mouvement devrait se

poursuivre au cours des années à venir, avec par exemple un doublement prévu des flux de trafic portuaires d'ici 2020 (Euromed transport, 2005). D'où la nécessité de mettre en place les infrastructures nécessaires afin d'éviter l'apparition de goulots d'étranglement. Cette exigence se décline en trois points principaux :

- *Développement des échanges avec la rive nord de la Méditerranée.* L'Europe de l'ouest représente aujourd'hui près de la moitié de la valeur totale du commerce extérieur des pays MEDA. L'existence de fortes complémentarités économiques entre les deux groupes de pays ouvre des opportunités majeures de développement aux pays du sud, qui ne pourront se concrétiser en l'absence de réseaux de transports adéquats¹.
- *Intégration sud-sud.* De nombreuses études (FEMISE, 2005) montrent le besoin crucial d'une intégration régionale accrue

¹ La région MEDA est aujourd'hui en concurrence de plus en plus frontale avec les pays de l'est et les pays asiatiques pour l'approvisionnement du marché européen en produits industriels à faible et moyenne valeur ajoutée. Ne présentant vis-à-vis de ces pays d'avantage fort ni en termes de coûts de main d'œuvre ni en termes de qualification, les pays méditerranéens cherchent par contre à valoriser l'avantage de proximité dont ils disposent vis-à-vis de l'Asie. Mais ceci suppose évidemment que cet atout potentiel se concrétise en termes de coûts et de délais de transport. Or c'est actuellement loin d'être le cas (cf infra).

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

des marchés et des économies MEDA pour stimuler le développement de la région. Cette évolution est bien entendu subordonnée à des préalables politiques (mise en œuvre effective des accords d'Agadir, création d'une grande zone de libre-échange maghrébine...). Mais elle pourra se réaliser ne l'absence d'un réseau dense de liaisons directes, maritimes, aériennes ou terrestres entre les pays MEDA eux-mêmes. Or, celui-ci est pour l'instant peu développé (cf. Infra).

- *Valorisation de rôle traditionnel de plate-forme commerciale.* Les pays du sud de la Méditerranée se situent potentiellement à l'intersection des échanges Europe-Afrique (Déroit de Gibraltar notamment) et Europe-Asie (canal de Suez). La Méditerranée voit donc transiter une part importante du trafic maritime mondial (1/4 du trafic conteneurs par exemple), avec des perspectives de croissance forte. Cette situation est porteuse de potentialités de développement considérables si elle est valorisée par la mise en place d'infrastructures de transports et de zones d'activité industrielles et logistiques permettant aux pays la région de renouer avec leur rôle historique d'intermédiation commerciale et économique.

C'est essentiellement par voie maritime que se font les échanges internationaux de produits, même si une partie de fret international emprunte la voie routière (échanges Turquie-Europe, Maghreb-Europe via un trafic RO-RO notamment), et, pour les produits à forte valeur ajoutée, la voie aérienne. La question des infrastructures portuaires et

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

des lignes de transport maritimes joue donc ici un rôle central.

Le trafic passager international. Le rapide développement des flux de personnes entre les pays MEDA et le reste du monde concerne deux segments de marché bien distincts :

- *D'une part, les touristes et hommes d'affaires venus des pays du nord.* Cette clientèle est surtout sensible à des exigences de sécurité et de qualité aux différentes étapes de la chaîne de transport. Mis à part le cas encore marginal des croisières maritimes, elle emprunte essentiellement la voie aérienne. L'essor du tourisme vers les pays MEDA (un doublement des flux est prévu au cours des dix prochaines années) suppose l'existence d'un réseau aéroportuaire moderne et de services de transport aérien efficaces pour la gestion de flux de passagers à la fois massifs et complexes dans les meilleures conditions de sécurité, service au client, coût, respect des délais.

- *D'autre part, les travailleurs migrants travaillant dans les pays du nord et de retour au pays une ou deux fois par an.* Cette clientèle est surtout sensible à la question du prix du transport et à la possibilité de transporter des bagages parfois volumineux. Les modes de transport sont plus diversifiés (Bus, bateau/ferry), même si le rôle de l'aérien reste là aussi central.

Les liaisons intérieures. Le pays MEDA, souvent semi-désertiques, sont caractérisés par la juxtaposition de deux

types d'espaces : d'une part, des régions « utiles » (plaines, zones irriguées, souvent proches du littoral) où se concentre la majeure partie de la population ; d'autre part, des zones désertiques ou semi-désertiques, à faible densité démographique, sous-équipées en infrastructures et où se pose un problème de rentabilité des investissements. La concentration accrue des populations sur une bande littorale de 20 à 50 km de large constitue par ailleurs une tendance lourde, conduisant à la création de « régions de villes » (conurbations linéaires le long du littoral, dont Alexandrie donne un bon exemple). Cet état de fait se traduit par deux enjeux distincts :

- *D'une part, la structuration du pays « utile »* par la création d'un réseau moderne de liaisons interurbaines à fort débit (fret et passager) ;
- *D'autre part, le désenclavement du pays « profond »*, avec la nécessité d'inventer des solutions originales permettant d'éviter des sur-investissements difficiles à rentabiliser (construction de longues routes goudronnées à faible débit au milieu du désert).

Même si les solutions aériennes et ferroviaires peuvent jouer un rôle parfois significatif dans ces domaines, la question des infrastructures routières est ici centrale.

Les transports urbains. On observe un développement rapide des grandes agglomérations de la région, et, dans certains cas, de leur banlieue industrielle (Tunis,

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

Casablanca...). Ce phénomène, associé à la motorisation croissante de la population urbaine, provoque, du fait du sous-dimensionnement des infrastructures de transport urbaines (métros, tramways, axes de pénétration routière, périphérique..), des phénomènes d'engorgement récurrents et parfois spectaculaires. Ceux-ci, à leur tour influent défavorablement sur la qualité de l'environnement des affaires et sur l'attractivité d'ensemble des villes concernées. La fluidité des transports constitue donc l'une des clés de la survie de ces métropoles. Or, les infrastructures routières urbaines coûtent infiniment plus cher qu'en rase campagne. Elles impliquent anticipation (par exemple pour le foncier) et planification, deux qualités peu répandues dans les pays MEDA. La solution « tout voiture » (ou tout 2 roues motorisés), n'est en particulier sans doute pas viable dans les grandes métropoles millionnaires. Il faut également envisager de lourds investissements en transports collectifs (tramways, métros..).

Les grands axes des politiques de transports

Pour répondre aux besoins précédents, les politiques de transport mises en œuvre dans les pays MEDA pourraient s'articuler autour de 4 grandes thématiques : planifier, réformer, moderniser, investir.

Définir et hiérarchiser clairement les priorités en fonction des besoins. Si la fluidité de l'économie dépend de l'efficacité du système de transport, celui-ci induit également des coûts

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

importants : investissements en infrastructure, coûts d'exploitation, externalités négatives (pollution, nuisances, appropriation d'espace public). La mise en place d'un système de transport optimal suppose donc une planification rigoureuse intégrant deux éléments :

- *L'identification des besoins à satisfaire et la mise en place d'un plan directeur* définissant un schéma d'aménagement et dégagant des priorités en termes de modes de transports. Il est en effet nécessaire de sérier les problèmes et de faire des choix, secteur par secteur, en fonction de nombreux critères : contraintes environnementales, coûts des investissements, caractéristiques de la clientèle (solvabilité, attentes, valeur du temps, etc.)².
- *La mise en œuvre de programmes de développement associant étroitement deux éléments complémentaires* : la modernisation des outils de gestion et les investissements physiques dans des infrastructures et/ou des technologies nouvelles. On notera à cet égard que les coûts des infrastructures, notamment en zone urbaine, sont souvent prohibitifs, et que le développement de nouveaux tronçons ne fait souvent que reporter la contrainte un peu plus loin. La mise en place de

² Par exemple, les clients en fret international sont des entreprises solvables et très sensibles à la rapidité et à la fiabilité globale de la chaîne de transport. La clientèle populaire des pays MEDA, à la solvabilité plus incertaine, est par contre beaucoup plus sensible aux questions de prix.

politiques de gestion du trafic (développement des transports collectifs en zone urbaine) peut contribuer à cet égard à limiter l'ampleur des besoins en infrastructures routières.

Réformer l'environnement juridique, réglementaire et administratif. Malgré des réformes progressives, l'environnement administratif et juridique reste encore aujourd'hui souvent peu favorable à la mise en place de solutions de transport efficaces, souples et rapides (monopoles publics, formalités douanières lourdes, etc.). Plusieurs axes d'action peuvent être approfondis :

- *Libéraliser l'organisation des systèmes de transport* en accroissant le rôle l'initiative privé, en facilitant la mise en œuvre de partenariats public-privé, en procédant lorsque cela paraît nécessaire à des privatisations.
- *Alléger les formalités administratives et douanières³* qui ralentissent considérablement les opérations de transbordements et de transit transfrontalier (la Tunisie a par exemple mis en place dans chacun de ses principaux ports une autorité spécialement chargée de faciliter ces formalités et de résoudre rapidement les éventuels problèmes).

³ Problèmes d'ailleurs non spécifiques au pays MEDA eux-mêmes, les camionneurs turcs se plaignant par exemple de la lourdeur des formalités d'entrée dans l'UE (problèmes de visas notamment).

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

- *Ouvrir davantage le secteur des transports à la concurrence, et accroître les possibilités ouvertes aux opérateurs et investisseurs étrangers (cf. infra, 3^{ème} partie).*

Moderniser les techniques et les méthodes de gestion

Souvent géré de manière relativement traditionnelle, le secteur des transports dans les pays MEDA doit être modernisé sur tous les plans :

- *Entrée dans l'ère des systèmes de transport intelligents (GPS, télépéage, bourse de fret sur internet, bourse de covoiturage, info de l'utilisateur en temps réel, tagage des conteneurs, informatisation des procédures, etc.). Ces nécessités sont particulièrement fortes en matière de fret et d'intermodal.*
- *Modernisation des méthodes de gestion des infrastructures et des flux (ex : techniques de contrôle du trafic aérien).*
- *Mise en place dans les pays MEDA d'une véritable culture logistique, fondée sur la notion de service au client (rapidité, fiabilité, coût, suivi en temps réel des marchandises, allègement des formalités administratives et douanières...), utilisant toutes les ressources offertes par la multimodalité afin d'éviter les ruptures de charge, fluidifier le trafic et optimiser l'utilisation des différents modes de transport alternatifs disponibles.*
- *Développement d'opérateurs régionaux crédibles : les compagnies qui desservent les grands ports et aéroports sont souvent publiques et partiellement voire totalement protégées.*

Investir dans des infrastructures nouvelles et modernes

C'est vrai au niveau national mais également régional.

- *Au niveau national*, il existe, comme on le verra plus loin d'importants besoins d'accroissement des capacités et de modernisation des outils physiques de manutention, stockage, transport (ex : conteneurisation du trafic).
- *Au niveau régional*, le développement d'un ensemble intégré de transport pan-euroméditerranéen, fondé sur des infrastructures modernes à vocation internationale avec interopérabilité entre les réseaux nationaux (ex : coopération internationale accrue en matière de gestion du trafic aérien, projets transméditerranéens, semble particulièrement souhaitable.

Un état des lieux selon les modes de transport

Face à ces enjeux majeurs, force est de constater que, malgré d'incontestables progrès au cours des 20 dernières années et des situations très contrastées selon les pays, la situation globale de la région MEDA reste peu satisfaisante, même si la situation est différente selon les modes de transport : maritime, aérien, routier, ferroviaire, urbain⁴.

⁴ On n'abordera dans cette étude ni le cas du transport fluvial, presque inexistant, ni celui des gazoducs /oléoducs, par contre très développé mais qui relève davantage d'une problématique liée au secteur de l'énergie.

Etat des lieux

La majeure partie des échanges internationaux de marchandises des pays MEDA (plus de 90 % en tonnage⁵ pour les échanges avec l'Europe de l'ouest, selon les estimations du projet Euromed Transport) transite par la voie maritime. Le trafic total connaît une croissance assez rapide, de l'ordre de 3 % par an en moyenne au cours des 10 dernières années. Il a représenté près de 500 millions de tonnes en 2002. Selon les projections du projet Euromed Transport (2005), il pourrait plus que doubler en tonnage d'ici 2025.

Figure 1. L'état des infrastructures de transport dans les pays MEDA. Source : ANIMA

	Autoroutes (Km)	Routes (Km)	Ch. Fer (Km)	Nb. aéroports	Mar. March. (bateaux)
Algérie	645	104 729	4 820	73	136
Chypre	257	10 663	nd	nd	15
Egypte	nd	64 000	5 047	92	175
Israël	nd	15 965	676	54	16
Jordanie	nd	8 000	524	18	7
Liban	nd	7 300	H.S	nd	71
Malte	nd	1 742	0	1	1 323
Maroc	600	57 847	1 907	69	41
A.Palest.	nd	nd	0	1	0

⁵ Hors trafic non affecté.

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

	Autoroutes (Km)	Routes (Km)	Ch. Fer (Km)	Nb. aéroports	Mar. March. (bateaux)
Syrie	927	41 451	2 798	100	133
Tunisie	195	23 100	1 909	32	15
Turquie	1 851	382 059	8 671	121	548

Le transport maritime⁶

L'infrastructure portuaire est composée de près de 60 ports millionnaires en tonnage⁷ (contre 7 fois plus au nord de la Méditerranée). Les hydrocarbures et vracs solides dominent largement le fret en tonnage, principalement en Algérie où certains ports sont entièrement voués au pétrole (Algérie). Cependant, la croissance du trafic conteneurs est particulièrement rapide – suivant en cela une tendance observée au niveau mondial - avec une perspective de sextuplement d'ici 2025 (Euromed Transport, 2005).

Quatre pays (Turquie, Algérie, Egypte, Maroc) représentent plus de 70 % du total du trafic marchandises (figure 2). Avec 125 millions de tonnes traitées, les ports turcs se situent en tête, absorbant près de 25 % du commerce maritime total des

⁶ On s'intéresse ici essentiellement au cas du fret maritime ; le trafic passager, relevant d'une problématique différente (notamment celle du tourisme pour l'activité de croisière), ne sera abordé que très brièvement.

⁷ C'est à dire traitant un trafic annuel supérieur à un million de tonnes.

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

pays MEDA devant leurs homologues algériens (22 %), égyptiens (14 %) et marocains (12 %).

Figure 2. Activité portuaire par pays en 2002 en millions de tonnes.

Source : Euromed Transport

Pays	Imports	Exports	Total	% MEDA
Maroc	32,1	24,9	57,0	11,5
Algérie	23,5	84,6	108,1	21,8
Tunisie	16,3	11,8	28,1	5,7
Egypte (principaux ports)	35,3	31,6	67,0	13,5
Israël	19,5	14,0	33,4	6,7
Jordanie	6,7	8,9	15,6	3,2
Liban	N.A	N.A.	6,0	1,2
Syrie	30,3	10,6	40,9	8,3
Turquie	86,2	39,1	125,2	25,3
Chypre	5,7	1,9	7,6	1,5
Malte	5,1	1,3	6,4	1,3
Aut. Palestinienne	N.A	N.A.	N.A.	N.A.
Total MEDA	241,1	248,1	495,1	100,0

La plupart des ports restent une propriété publique gérée par des structures administratives. Des réformes visant à accroître l'autonomie de gestion de ces organismes, clarifier leurs attributions et accroître la concurrence et participation du secteur privé, là où elle est envisageable, sont cependant en cours dans plusieurs pays (Tunisie, Maroc...). Quant à Chypre et Malte, ils donnent déjà un rôle important aux opérateurs privés dans la gestion des services portuaires.

Les ports MEDA sont aujourd'hui confrontés à un certain nombre de handicaps, concernant aussi bien l'état des infrastructures que l'efficacité de la gestion portuaire :

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

- Les infrastructures portuaires, malgré quelques belles réalisations, restent encore dans l'ensemble d'assez faible taille en termes de capacités installées. Par exemple, rares sont les ports de la région (Port-Saïd,...) dont la capacité de traitement de conteneurs dépasse 1 million d'EVP, alors que cette situation est courante au nord de la Méditerranée, et que le standard des grands ports nord-européens se situe aujourd'hui entre 5 et 10 millions d'EVP⁸. De ce fait, peu de port de la région MEDA (et aucun, en particulier, dans le Maghreb) se sont imposés comme de véritables hubs de transbordement susceptible d'assurer l'interface entre les grandes liaisons maritimes internationales et l'alimentation par feeder des destinations secondaires locales. Ce rôle reste donc dévolu pour l'essentiel aux ports du nord de la Méditerranée, générant un effet de dépendance nord-sud. De plus, la croissance prévisible du trafic expose dans un proche avenir ces infrastructures à un risque d'engorgement. De grosses opérations de modernisation et d'extension sont cependant en cours à Beyrouth, Radès, Tanger-Méditerranée, ce dernier port pouvant à long terme concurrencer Algesiras comme *hub de transshipment* (port d'éclatement) pour les *mother lines*⁹ de conteneurs (plus de 6 000 EVP).

⁸ Le trafic des principaux ports de la région (Radès, Tanger Casablanca, Beyrouth) est compris entre 200 000 et 500 000 EVP.

⁹ Les *mother lines* ne s'arrêtent que dans 4 ou 5 ports à travers le monde, à cause d'un coût d'exploitation journalier très élevé. A

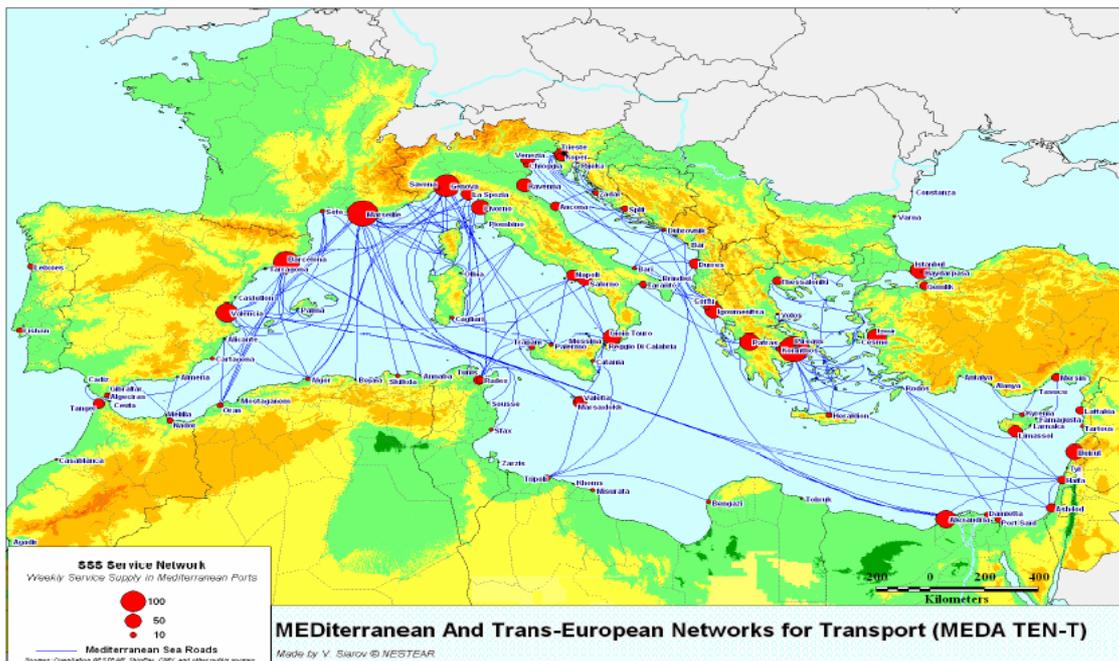
Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

- La taille relativement modeste du trafic (les pays MEDA ne représentent par exemple que moins de 5 % du commerce extérieur de l'Union européenne hors énergie) et son caractère déséquilibré (exportations de matières premières vs. importations de produits industriels) ont plusieurs conséquences négatives sur l'économie du transport maritime : 1) beaucoup de navires reviennent à vide après avoir livré leur produit, en l'absence de fret adapté pour le voyage de retour ; 2) du fait du faible potentiel de marché, les armateurs ne donnent pas une forte priorité aux ports MEDA dans le schéma de leurs lignes internationales régulières ; lorsqu'ils le font (cas du « hub » de CGM/CMA à Malte destiné à la desserte de la zone Méditerranée/ Mer Noire), ils se trouvent placés du fait de la faiblesse de la concurrence dans une situation de pouvoir de marché qui n'incite pas à une forte pression sur les tarifs.
- Les lignes régulières entre pays MEDA restent extrêmement limitées, l'essentiel des connexions s'établissant dans le sens « nord-sud » (cf. figure 3). Ce fait est une conséquence de la faiblesse du commerce intra-zone, mais contribue également au maintien de cette situation (coûts élevés, capacités de transport faibles).

Figure 3. Nombre de lignes régulières desservant les ports méditerranéens. Source : Euromed transport

partir de ces hubs, les ports secondaires sont desservis par des *feeders* (navires de 500 à 2 000 EVP).

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA



- Les ports MEDA restent dans l'ensemble peu compétitifs : coûts élevés, temps de transports long (cf. figure 4). Cette situation est liée à un ensemble complexe de causes, parmi lesquelles on peut mentionner : 1) les défaillances des interconnexions modales : mauvaises connexions avec le réseau routier (d'où l'insuffisance du trafic Ro-Ro) et surtout ferroviaire, dont les capacités en matière de transport de fret sont globalement faibles dans la région ; 2) les lourdeurs administratives et réglementaires (douanes..) qui ralentissent les opérations de transbordement ; 3) les phénomènes d'engorgement observables dans certains ports de la région du fait de la croissance du trafic ; 4) les défaillances de la gestion portuaire (tarifs élevés, qualité médiocre du service), en partie imputables à des problèmes institutionnels (mauvaise coordination entre les différents organismes

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

publics intervenant dans la gestion portuaire, absence de concurrence...).

- Enfin, certains grands ports, comme Beyrouth, Alexandrie, Alger, sont englués dans des villes où il existe une énorme pression foncière qui complique les extensions nécessaires.

Figure 4. Temps de transport moyen d'un conteneur depuis les ports nord-européens en jours. Source : Euromed Transport

Port	Temps de transport (jours)
Amman	43,6
Damas	39,5
Beyrouth	38,0
Alger	33,5
Istanbul	29,3
Tunis	28,5
Jérusalem	28,0
Le Caire	27,3
Rabat	21,2

Les défis à relever

Ils découlent directement du constat précédent. Il faut à la fois accroître les capacités des ports MEDA dans le cas où celles-ci paraissent menacées de saturation, moderniser leurs installations (conteneurisation¹⁰, accueil des grands navires),

¹⁰ Et notamment équipement pour l'accueil des grands porte-conteneurs de plus de 8 000 EVP dit « over-Panamax ».

développer les interfaces multimodales (Ro-Ro, rail, route) afin de faciliter la desserte de l'hinterland, atténuer la logique de dépendance par rapport aux grands hubs de Méditerranée du nord, accroître l'intensité de la desserte des ports de transbordement (lignes transocéaniques) comme des ports secondaires (systèmes de feeders)¹¹, obtenir un meilleur taux d'utilisation des navires par diminution du taux de retour à vide, développer le transport passagers (ferries à l'exemple de l'Égypte, de la Turquie, et du Maroc, navires de croisière), et d'une manière plus générale améliorer la qualité globale du service rendu au client (prix, temps de transport...)¹².

Des initiatives sont en cours dans ces différents domaines, articulées autour de plusieurs axes majeurs (cf. *infra* monographies nationales pour les exemples détaillés) :

- Investissements physiques : extension et modernisation des ports existants (Rades, East Port Saïd, Beyrouth, création de nouveaux sites (Tanger-Méditerranée, projet de port en eau profonde en Tunisie...); développement des connexions intermodales (accès ferroviaires et routiers au port de Tanger-Méditerranée, amélioration des connexions ferroviaires aux

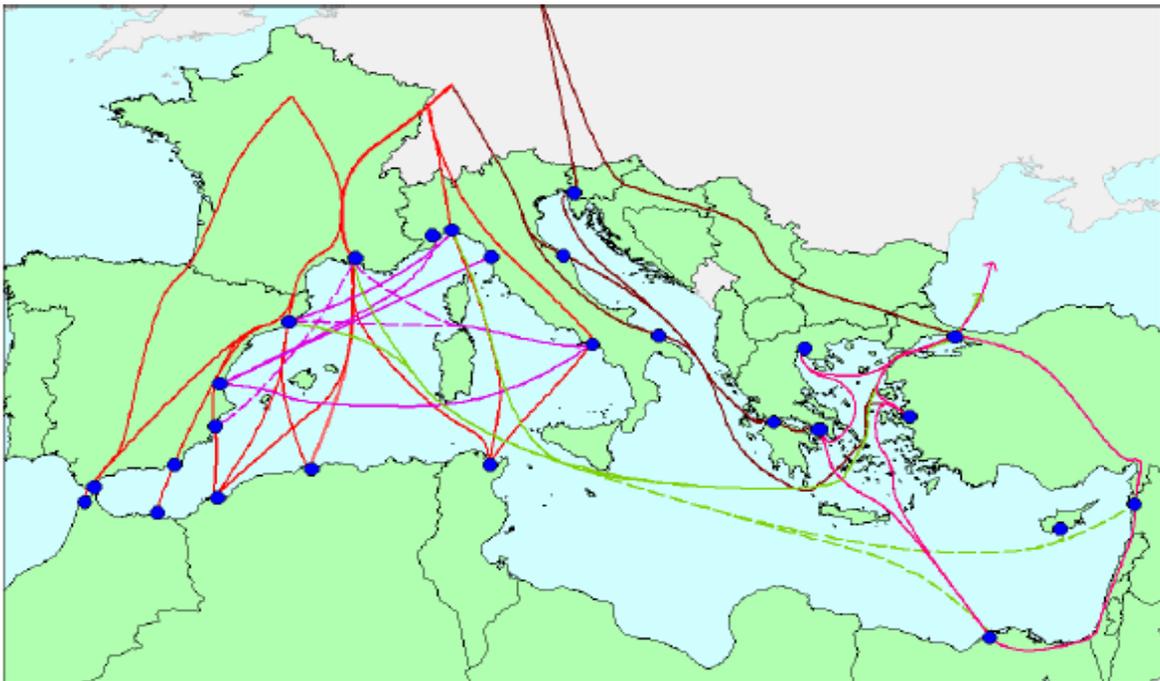
¹¹ Alors même que les taux de remplissage des dessertes existantes ne sont pas toujours très brillants.

¹² Sans oublier bien sur un élément d'ordre plus général : l'ouverture des marchés des pays MEDA, facteur d'augmentation du trafic – une des deux composantes essentielles de la compétitivité portuaire avec la qualité du service.

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

ports israéliens)... Les systèmes de ports « secs » combinés avec des lignes ferroviaires dédiées peuvent constituer une alternative intéressante pour faciliter l'accès terrestre aux ports.

Figure 5. Corridors Ro-Ro existant en Méditerranée. Source : Euromed Transport



- Réformes institutionnelles destinées à : 1) simplifier la réglementation douanière et alléger les formalités administratives (exemple de « guichet unique » destiné à faciliter les formalités administratives dans le port de Tunis) ; 2) rationaliser le système de gestion portuaire (réformes en cours au Maroc et en Tunisie) ; 3) introduire la concurrence par le développement de systèmes de concession ou de gestion délégué (ports conteneurs de Beyrouth, Tanger-Méditerranée, port Egyptien d'Ain Sokhna).

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

- Appel aux investisseurs privés, notamment étrangers, pour le développement de nouvelles lignes de transport maritime (CGA/CGM à Malte), mais aussi pour la gestion d'installations portuaires (Maersk à Tanger-Méditerranée..).

Le transport aérien¹³

L'état des lieux

La majeure partie du trafic international de personnes à destination et à partir des pays MEDA passe par la voie aérienne. Ceci s'explique par plusieurs raisons : 1) le sous-développement des liaisons routières et ferroviaires internationales, notamment entre pays du sud ; 2) la faible compétitivité du transport de passagers par voie maritime (durée et coût du voyage, faible nombre de liaisons régulières ; 3) le fait que les voies aériennes ou maritime constituent de facto le seul accès possible à certains pays de la zone, comme Chypre, Malte et, pour des raisons politiques, Israël.

Le trafic passager a crû assez rapidement aux cours des 10 dernières années, même si le rythme de croissance est inférieur à celui d'autres régions du monde (figure 6). On a compté en 2002 50 millions d'entrées à partir de la seule

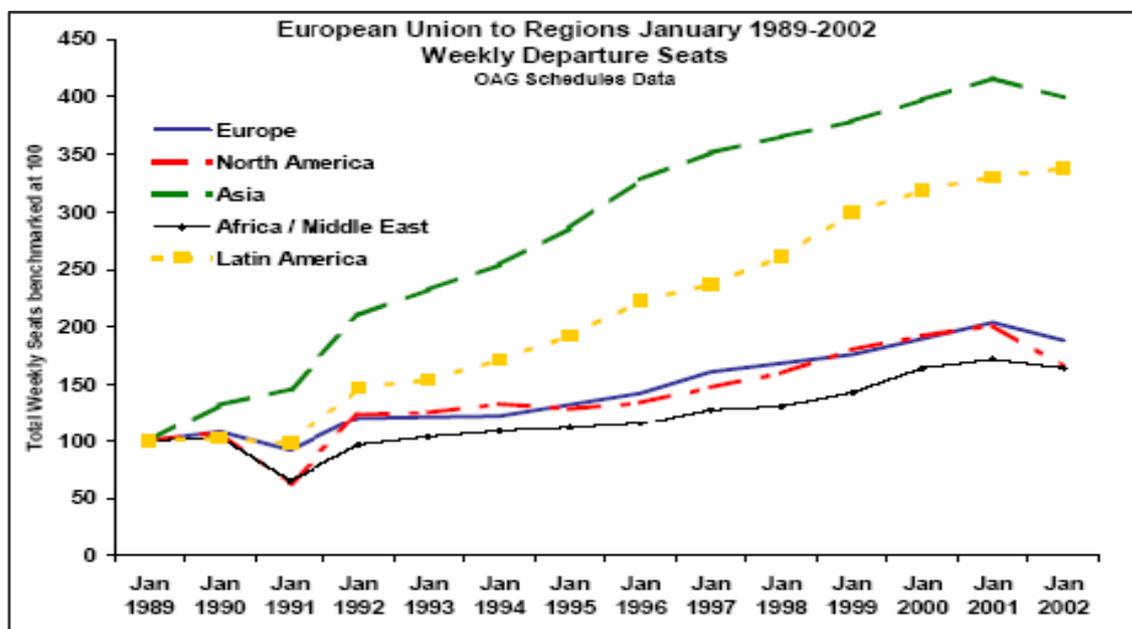
¹³ On s'intéresse ici essentiellement au trafic passager, étant entendu que le fret pose également des problèmes spécifiques (ex : taux de remplissage des capacités vides en retour de livraison).

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

Union européenne. Les perspectives de croissance future sont également bien orientées, du fait notamment du dynamisme prévisible de l'industrie touristique (34 millions d'entrées en 2002, plus du double prévu en 2020).

Enfin, la voie aérienne peut également offrir un potentiel intéressant, aujourd'hui sous-utilisé, pour le transport international des marchandises.

Figure 6. Evolution du transport aérien entre l'Europe de l'ouest et les grandes régions du monde. Source : Euromed Transport



On distingue habituellement deux grands modèles nationaux d'organisation du trafic aérien dans les pays MEDA. Le premier modèle est celui du « point d'entrée unique », centrée sur un aéroport international principal servant de hub pour l'ensemble du pays (ex : Liban, Chypre, Malte,

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

Israël, Syrie)¹⁴; le second modèle est celui des « points d'entrée multiples ». Plusieurs aéroports, en général à vocation touristique, y possèdent des liaisons aériennes directes avec les pays d'origine des visiteurs (ex : Égypte, Turquie, Maroc, dans une moindre mesure Tunisie...).

Dans la quasi-totalité des cas, les aéroports restent aujourd'hui propriété des États et gérés par des ministères ou des agences publiques. Quant au transport aérien proprement dit, il s'agit d'un marché encore très régulé dans l'ensemble, avec de fortes restrictions à la libre concurrence (procédures de licences pour l'ouverture de nouvelles lignes, situation de monopole des compagnies publiques sur certaines lignes¹⁵, agréments bilatéraux avec les pays partenaires...).

On doit cependant noter un début de libéralisation, qui s'est notamment traduit par l'apparition de compagnies privées low cost originaires des pays MEDA (compagnies marocaines Atlas Blue, Jet4You...).

¹⁴ 7 des 12 pays de la zone voient leur aéroport principal capter 75% du trafic.

¹⁵ Qui leur permet de pratiquer des tarifs élevés sur les destinations Euromed.

Les défis à relever

Si les aéroports principaux ont déjà atteint dans la plupart des cas un niveau convenable en matière de capacités d'accueil et de performances, les aéroports secondaires souffrent encore de nombreuses déficiences en termes de capacités, d'équipements, de gestion technique et commerciale.

L'efficacité de la gestion des flux aériens suppose également une modernisation des moyens techniques de contrôle et la mise en place de schémas d'intégration régionale du trafic (accords d'ouverture des espaces aériens nationaux ou « open sky », coopération internationale dans la gestion du trafic).

Enfin, de nouveaux besoins vont apparaître dans les années à venir : construction de nouveaux sites pour faire face à la croissance des flux et permettre une diversification de l'offre touristique vers de nouvelles zones ; aménagements nécessaires pour l'accueil de l'Airbus A380.

Les besoins en investissements sont donc importants, qu'il s'agisse de la modernisation des pistes ou des équipements, de l'augmentation des capacités, de la création de nouveaux aéroports ou de nouvelles lignes aériennes nord-sud et sud-sud, de la création en bordures des aéroports de zones logistiques modernes dotées d'interfaces intermodales efficaces (rail, route...).

Le recours au secteur privé, et notamment aux investisseurs étrangers, est à cet égard à la fois indispensable et possible. La

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

gestion des infrastructures aériennes, en particulier, se prête relativement bien à la mise en place de partenariats public /privé efficaces. Plusieurs pays de la région MEDA (notamment l’Egypte, Israël, aujourd’hui suivis par le Maroc et la Tunisie), ont déjà mené plusieurs expériences encore limitées, mais positives, en ce domaine. Mais le développement de ces initiatives suppose la mise en place d’un cadre légal et contractuel clarifié fixant les droits et les obligations de chaque partenaire.

Quant au transport aérien proprement dit, l’abaissement des coûts et l’amélioration du service passe par une libéralisation du trafic aérien, l’ouverture de nouvelles lignes à la concurrence (« free sky ») et un accroissement dans l’efficacité des compagnies publiques existantes. La région MEDA est dans l’ensemble encore moins avancée que d’autres dans la voie de cette libéralisation. La plupart des pavillons nationaux sont encore aujourd’hui des entreprises publiques (cf. infra monographies pays). Mais certains pays (ex : Israël, Turquie..) ont déjà réalisé des progrès importants en ce domaine (ex : privatisation d’El Al).

Le transport routier

L’état des lieux

Relativement marginale pour ce qui touche au trafic international des pays MEDA, la route joue par contre un rôle essentiel pour leur trafic intérieur, du fait notamment des déficiences du secteur ferroviaire.

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

Figure 7. Les infrastructures routières dans les pays MEDA.

Source : Euromed transport

Pays	Routes (Milliers de km)	Nombre de camions (milliers)	Densité du réseau routier (km/1000 habitants)	Densité du réseau routier (km/1000 km ²)
Algérie	105,4	1060	3,3	44
Maroc	57,8	460	1.9	128
Tunisie	18,9	275	1.9	116
Egypte	45,3	632	0.7	45
Jordanie	7,4	143	1.4	81
Palestine	2,5	24	0.8	402
Israël	16,5	349	2.5	785
Liban	6,6	88	1.5	634
Syrie	46,0	346	2.7	248
Turquie	427,5	1229	6.2	550
Chypre	11,6	117	14.9	1226
Malte	2,2	43	5.8	7667
MEDA	747,6	4766	3.1	147
EU 15	3952,9	23670	10.6	1239

Près de 90 % du transport intérieur des pays MEDA (passager et surtout fret) s'effectue en effet par voie routière. Elle joue à ce titre un quadruple rôle : échanges internationaux (en dégagement des ports et aéroports), liaisons interurbaines, désenclavement rural, transports urbains.

Pour toutes ces raisons, la plupart des pays MEDA placent la modernisation et l'extension du réseau routier en tête de leurs priorités de développement. A cet égard, la situation de la région reste à maints égards peu satisfaisante :

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

- **Trafic international.** Les liaisons routières internationales sont faiblement développées dans l'ensemble, notamment entre les pays MEDA. L'accès aux terminaux (portuaires ou aéroportuaires), reposant sur des infrastructures mises en place à l'époque coloniale, doit être développé et modernisé. Les interconnexions routières entre les ports et leur hinterland restent souvent insuffisantes.
- **Trafic interurbain.** Malgré l'existence de quelques tronçons modernes reliant les villes principales, le réseau autoroutier reste dans l'ensemble fragmentaire et infiniment moins développé qu'en Europe de l'ouest (kilométrage total de 4000 kms pour toute la région MEDA, soit moins de la moitié du réseau français pour une population 5 fois plus nombreuse et un territoire 15 fois plus vaste).
- **Réseau secondaire et desserte des régions intérieures.** L'état du réseau routier classique est très inégal selon les pays. Dans certains pays comme Chypre, l'ouest de la Turquie, le Maroc ou Israël, les infrastructures routières sont dans un état globalement convenable. Dans d'autres, comme en Algérie, en Tunisie, à Malte, en Syrie, elles ont besoin d'être étendues et modernisées. Enfin le Liban et l'Autorité palestinienne ont un réseau routier en mauvais état et/ou peu développé. La desserte des régions intérieures reste souvent très insuffisante et pose de difficiles problèmes de priorités (coût élevé de la construction d'une infrastructure de routes secondaires modernes pour des débits prévisibles faibles).

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

- **Transports urbains et suburbains.** L'urbanisation entraîne un essor rapide de la demande de transports auquel il est difficile de répondre du fait de la pression foncière et du coût des infrastructures. L'accroissement des capacités physique est nécessaire, mais doit être associée à une logique de gestion de la demande (choix transports privé/collectifs).

Les défis à relever et la difficulté à mobiliser le secteur privé

Compte tenu du coût élevé des investissements nécessaires, un recours accru au secteur privé pourrait apparaître souhaitable pour alléger leur poids pesant sur les finances publiques. Cependant, la transposition des expériences menées en ce sens dans les pays développés vers les pays MEDA (ex : sociétés mixtes autoroutières) se heurte à des difficultés spécifiques, tenant notamment aux problèmes suivantes : 1) absence d'un régime juridique des concessions cohérent fixant clairement les droits les obligations respectives des partenaires publics et privés ; 2) réticences de certaines autorités nationales à se défaire d'un domaine sensible d'exercice de leurs prérogatives ; 3) interférences politiques dans la fixation des tarifs ; 4) incertitudes sur le niveau des recettes (taux fréquentation des infrastructures, taux de change) et sur les conditions de liquidation. Le couple rentabilité/risque offert aux investisseurs reste donc pour l'instant médiocrement attractif.

Le transport ferroviaire

L'état des lieux

Le réseau ferroviaire, faiblement développé dans la région, ne joue qu'un rôle assez marginal dans l'ensemble, notamment pour le trafic fret. Sa longueur totale ne dépasse pas 25 000 kms. Il souffre notamment d'un manque d'électrification, d'un équipement insuffisant en lignes à doubles voies, de l'absence de raccordement à plusieurs villes majeures et bien sûr d'interconnexions internationales.

Seuls huit pays (Algérie, Egypte, Israël, Jordanie, Maroc, Syrie, Tunisie, Turquie) disposent pour l'instant d'un réseau de chemin de fer (lignes à grande distance ou tramway urbain), avec un taux d'électrification et d'équipement en doubles voie en moyenne faible et de gros besoins en rénovation et extension. Le Liban a perdu son réseau de chemin de fer (qui longeait la côte méditerranéenne du nord au sud) pendant la guerre. Malte et Chypre n'en n'ont jamais eu. Les réseaux jordanien et syrien sont archaïques (faible écartement nuisant à la capacité, à la vitesse, à la sécurité, aux connexions internationales). Seule la Turquie dispose d'un réseau couvrant l'ensemble du territoire économique utile et relativement bien interconnecté.

Dans l'ensemble de la région, l'activité fret est stagnante et n'atteint des volumes significatifs que dans un nombre restreint de pays : Turquie, Maroc... (voir également figure 8).

Figure 8. Volume du fret transporté (millions de tonnes). Source : Euromed transport

Pays	1997	2001	2002
Maroc	28,8	27,5	30,0
Algérie	7,9	7,8	9,3
Tunisie	12,4	12,1	Na
Egypte	Na	12,5	11,2
Israël	8,6	8,1	Na
Jordanie	2,6	1,3	2,5
Syrie	4,9	5,3	5,9
Turquie	17,4	14,4	14,4

Le développement du rail pourrait cependant apporter une solution intéressante à plusieurs problèmes : congestion du trafic routier sur les segments de flux massifs ; raccordement des ports avec leur hinterland, (notamment pour le transport des marchandises pondéreuses) ; développement d'une offre de transport collectifs moins onéreuse et moins polluante que l'automobile.

Toutes ces raisons ont conduit plusieurs pays de la région à lancer des programmes assez ambitieux de rénovation et d'extension de leur secteur ferroviaire (Maroc, Israël notamment, cf. monographies pays)¹⁶.

¹⁶ Il existe également quelques projets de lignes ferroviaires internationales (ex : Tripoli-Casablanca, le Caire-Nouakchott) dont la réalisation, en l'état actuel des choses, ne peut être envisagée qu'à très long terme.

Les défis à relever et la difficulté à mobiliser le secteur privé

Mais la mise en œuvre de ces programmes suppose des investissements massifs que les gouvernements des pays MEDA auront du mal à financer seuls (achats de matériels modernes, construction de nouvelles voies, mise aux normes des voies existantes,..). Elle implique également de mobiliser des compétences techniques et des capacités industrielles (pour la conception, la construction, l'exploitation et la maintenance des réseaux) qui font assez largement défaut dans la région.

Le recours aux investissements étrangers peut-il constituer une réponse à ces enjeux ? Plusieurs freins majeurs risquent en fait de compromettre leur développement :

- Aspects juridiques : Le transport ferroviaire constitue une activité encore totalement régulée et/ou d'un monopole public dans la plupart des pays de la région) ;
- Aspects financiers : le coût particulièrement élevé des investissements rend difficile leur rentabilisation, même dans les pays développés ;
- Aspects techniques : la mise en place d'un système concurrentiel dans le ferroviaire est particulièrement délicate compte tenu de la nécessité de coordonner de manière centralisée le fonctionnement d'ensemble du réseau.

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

C'est pourquoi les expériences en la matière restent encore peu nombreuses et limitées à quelques cas très particuliers : 1) les lignes de tramways urbaines ou périurbaines dans les pays les plus avancés (ex : Israël) ; 2) les lignes de transport entièrement dédiées à l'évacuation d'une matière première (ex : phosphates marocains ou tunisiens) ; 3) la construction/exploitation d'un tronçon nouveau destiné au raccordement d'un port au réseau principal pour le transport du fret (ex : Tanger) ; 4) quelques lignes express (ex : Maroc) ou à vocation essentiellement touristique. Quant à la privatisation des sociétés nationales, elle n'est pas en général à l'ordre du jour et s'avère très difficile pour des raisons à la fois financières (perspectives incertaines de rentabilité) et sociales. L'Etat devra donc rester impliqué dans le secteur.

Les services de transport et de logistique

Un fois mises en place les infrastructures, encore faut-il les utiliser à bon escient pour assurer le transport des produits, du courrier et des personnes dans les meilleures conditions de coût, rapidité, fiabilité et qualité de service. Les professionnels du transport¹⁷ jouent donc un rôle tout à fait

¹⁷ Parmi lesquels il faut distinguer : le chargeur (commanditaire pour le compte duquel le transport est fait), l'affréteur (celui qui loue de la place), le logisticien (celui qui organise le la chaîne de transport), le transporteur proprement dit (camionneurs...), les divers intermédiaires (transitaires, etc.), les conditionneurs et emballeurs, etc.

vital pour la compétitivité des pays MEDA, à travers la facilité d'accès plus ou moins grande qu'ils vont pouvoir offrir au reste de l'économie mondiale et tout particulièrement au marché européen. Or, l'offre locale de services reste aujourd'hui très hétérogène, tant en quantité qu'en qualité.

Jusqu'à une époque récente, le secteur local du transport dans les pays MEDA (avec ses trois composantes : marchandises, personnes, messageries) était caractérisé par une dualité entre deux principaux types de prestataires des services :

- Des grandes sociétés d'Etat, spécialisées par mode (ex : compagnies aériennes, ferroviaires, postales), et bénéficiant souvent de situations de monopoles et/ou d'aides publiques. Ces entreprises doivent aujourd'hui réaliser un important effort d'efficacité et de productivité pour affronter une concurrence croissante liée à la libéralisation des marchés (charters, low costs...);
- Des sociétés de transport privés spécialisées (ex : camionneurs, bus de transport routiers de personnes). Celles-ci, positionnées sur un marché très concurrentiel, sont souvent très réactives et tournées vers la satisfaction du client. Mais il s'agit en général de structures de petite taille¹⁸,

¹⁸ La seule exception étant les armateurs privés chypriotes et maltais, dont le rôle logistique dans l'économie de ces îles est en fait limitée (pavillons de complaisance).

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

spécialisée sur un mode unique (transport routier), et gérée de manière traditionnelle. Elles ne disposent donc (cas turc peut-être mis à part) ni des capacités d'investissement, ni du pouvoir de négociation face aux autorités administratives (douanes), ni des compétences nécessaires à la gestion de solutions multimodales complexes (systèmes d'information), qui leur permettant d'offrir à leur clientèle un service intégré de niveau international.

L'offre locale de transport ne peut dans ces conditions offrir à la clientèle locale qu'un service de qualité globalement médiocre : faible culture de la multimodalité et de l'interopérabilité des réseaux de transports méditerranéens, faible capacité à offrir des solutions satisfaisantes au niveau du transport international, utilisation limités des techniques logistiques les plus modernes... La longueur des délais d'acheminement, le coût élevé des prestations, la fiabilité incertaine du service (retards, pertes de marchandise, rupture de la chaîne du froid...) pèse négativement sur la compétitivité de l'industrie locale à l'exportation et sur le coût des produits importés.

Cette situation peu favorable a conduit plusieurs grands groupes industriels locaux (ex groupe alimentaire Poulina en Tunisie) à gérer entièrement en interne leur activité logistique. Dans d'autres cas (sous-traitants automobiles ou industrie pharmaceutique en Tunisie), elle les conduit à préférer durablement des solutions plus coûteuses (Ro-Ro plutôt que conteneur), à fiabilité similaire.

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

Le mouvement de libéralisation initié depuis une quinzaine d'années s'est cependant traduit par quelques évolutions notables :

- Apparition de sociétés privées locales dans des activités désormais déréglementés (ex : messageries, transport aérien, cf. figure 9).

Figure 9. Quelques exemples de compagnies privées actives dans la filière transports (MEDA et Golfe)

La compagnie égyptienne de BPT Arabcontractor Cie est active dans une soixantaine de pays, notamment dans la région MEDA (Tunisie, Maroc, Algérie...) Elle a notamment réalisé, en partenariat avec Vinci, le métro du Caire, et en partenariat avec Degrémont, plusieurs usines de traitement de l'eau en Egypte et au Moyen-Orient.

La compagnie de messagerie Aramex, originaire de Dubaï, est présente dans 35 pays avec 4000 personnes. Elle transporte des colis et du courrier. Elle est cotée au Nasdaq et a conclu des partenariats avec des sociétés étrangères. Elle propose une offre de services complète, intégrée, avec guichet unique et solutions adaptées aux besoins du client.

La compagnie turque MNG Airlines, créée en 1996, a été la première société privée de fret aérien créée en Turquie, en 1996. Elle contrôle aujourd'hui, la majeure partie du trafic national en ce domaine. Elle s'est également diversifiée vers le trafic passagers.

La société marocaine Atlas Group, créée en 2002, est la première compagnie de transport aérien « low cost » du monde arabe.

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

- Effort de mise à niveau des sociétés publiques, à travers le développement de partenariat avec des sociétés étrangères¹⁹, la modernisation des flottes et des équipements, la mise en œuvre de solutions mieux adaptées à l'attente de la clientèle, une amélioration de la productivité (cf. infra l'exemple de Royal Air Maroc)
- Développement progressif de la présence de sociétés étrangères, aussi bien pour la gestion des infrastructures que pour l'offre de services logistiques (cf. infra, 3^{ème} partie).

¹⁹ Y compris une privatisation partielle ou totale

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

2. Des situations diverses selon les pays

Généralités

Le caractère général du diagnostic précédent ne doit pas masquer la profonde diversité des situations nationales. Coexistent en effet dans la région MEDA des pays déjà bien équipés en infrastructures modernes et bien gérées, comme Israël, et des pays très en retard tant du point de vue des investissements publics que des modes de gestion :

- Israël est un pays développé de petite taille, à la forte densité de population, dont le territoire est relativement bien innervé par un réseau routier et ferroviaire moderne. Le pays est bien raccordé au reste du monde par les ports d'Ashdod, d'Haïfa et par l'aéroport Ben Gourion. Le processus de réformes institutionnelles est déjà très avancé, notamment dans les domaines routier et ferroviaire.
- Les petites îles de Chypre et Malte ont une longue tradition d'activité portuaire et offrent leur pavillon à de nombreux armateurs. Leurs principaux aéroports assurent dans des conditions convenables l'accès du pays aux flux de passagers. Les faibles distances intérieures, la densité de l'habitat et l'existence de plusieurs tronçons routiers modernes réduisent les problèmes d'accessibilité et d'enclavement.

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

- Le Maroc et la Tunisie mènent d'actives politiques de modernisation des infrastructures de transport visant à fluidifier le trafic international et intérieur. Outre la modernisation du réseau existant, de nombreux projets nouveaux sont en cours de réalisation (port de Tanger-Méditerranée, aéroport d'Enfidah, construction programmée de plusieurs centaines de kilomètres d'autoroutes et de liaisons ferroviaires...). Une politique de libéralisation contrôlée (privatisation, ouverture à la concurrence, développement des projets en BOT et des concessions, appel aux investisseurs étrangers) est actuellement mise en œuvre.
- L'Algérie a récemment lancé un imposant programme de modernisation des infrastructures de transport, dont le financement est facilité par les recettes pétrolières. Cependant, l'état actuel des infrastructures et surtout la qualité des services rendus à l'utilisateur laissent encore à désirer (délais de transbordement, absence d'intermodalité avec le rail, coûts portuaires, formalités douanières). Le processus de réformes institutionnelles n'en n'est qu'à ses débuts, malgré le lancement récent d'un programme de privatisation et une volonté affichée de faire davantage appels aux investisseurs étrangers.
- La partie ouest de la Turquie connaît actuellement un développement rapide qui accroît l'urgence d'une modernisation/extension des infrastructures. Malgré l'existence de nombreux points positifs (ports de capacité élevée, secteur du transport routier dynamique, existence

d'un réseau ferroviaire significatif), le développement des infrastructures est entravé par les difficultés des finances publiques qui conduisent à des à-coups et des retards nombreux dans la réalisation des projets. L'appel aux investisseurs étrangers (BOT..) se développe, même si les privatisations restent encore limitées.

- Au Liban, d'importants programmes de modernisation et de remise en marche des infrastructures détruites par la guerre civile sont en cours de réalisation (modernisation des ports de Beyrouth et Tripoli, de l'aéroport de Beyrouth, des infrastructures routières d'accès à la capitale etc.). Leur mise en œuvre est cependant ralentie par les problèmes de financement, et les réformes institutionnelles restent pour l'instant limitées. Les événements de juillet 2006 ont en outre entraîné de nombreuses destructions dans les infrastructures routières (plusieurs dizaines de ponts endommagés ou détruits) pour un montant estimé à 500 millions de dollars.
- La Jordanie, pays enclavé et pauvre, relativement mal équipé en infrastructures de transports jusqu'à une époque récente, tente actuellement de surmonter ces handicap à travers un programme ambitieux visant notamment aux objectifs suivants : modernisation de l'aéroport d'Amman ; amélioration des infrastructures routières d'accès à la capitale ; montée en puissance du port d'Akaba comme plateforme logistique pour les échanges Europe-Moyen-Orient ; développement des infrastructures routières internationales permettant les échanges avec des pays voisins du Machrek.

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

- La Syrie, dans le cadre d'une timide politique d'ouverture économique et de modernisation, cherche à tirer profit de sa localisation géographique (importante façade maritime méditerranéenne..) et de l'existence d'un réseau routier longue distance convenablement entretenu pour développer une fonction d'interface entre les pays arabes (Machrek et Golfe) et l'Europe. D'importants projets de modernisation portuaire sont en cours, tant pour le fret marchandise que pour les hydrocarbures.
- L'Egypte tente également de tirer parti de sa fonction historique de zone de transit entre l'Asie et l'Europe (Canal de Suez) pour développer une activité économique à proximité des ports concernés, qui font eux-mêmes l'objet d'opérations importantes de modernisation (Port-Saïd sur la Méditerranée, Ain Sokhna sur la mer Rouge). Plusieurs projets d'aéroports, dédiés notamment au tourisme, sont également en cours de réalisation.
- Enfin, les infrastructures de transports restent très insuffisantes dans les territoires de l'Autorité Palestinienne : port et aéroport de Gaza pratiquement désaffectés, faiblesse des infrastructures routières en Cisjordanie. Le retour à une situation politique plus calme est un préalable à la réhabilitation et à la modernisation du secteur des transports.

La situation par pays²⁰

Algérie

L'Algérie est un pays de grande taille, avec une large façade maritime et une population assez concentrée sur les zones côtières.

Le réseau routier demeure insuffisant par rapport aux impératifs de développement du pays. On estime qu'un quart du réseau routier actuel est en mauvais état et se dégrade. Quant au réseau autoroutier, il est embryonnaire avec seulement quelques centaines de kilomètres. Son développement est considéré comme une priorité pour le gouvernement. C'est pourquoi l'Algérie s'est engagée dans un vaste programme de renforcement de ses infrastructures routières.

Le réseau ferroviaire est peu développé. Cependant, un contrat a récemment été conclu avec Alstom pour l'électrification du réseau ferroviaire algérien (voir figure 10).

²⁰ Certaines données présentées dans les monographies nationales peuvent présenter de légères différences avec celles reprises dans la première partie du texte. Ceci s'explique par des différences possibles de sources : organismes ou programmes internationaux (ex : projet Euromed transports) dans la première partie, sources nationales, parfois plus à jour, dans les monographies nationales.

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

Concernant le transport maritime, les projets concernent la maintenance du patrimoine existant, la modernisation et l'adaptation des infrastructures aux modes de transport par conteneurs, la modernisation ou la création de 10 ports de pêche et d'un port de commerce destiné essentiellement au trafic conteneurs d'une capacité de 4 milliards de tonnes, ainsi que l'augmentation de capacité de plusieurs ports pétroliers.

Concernant le transport aérien, les grands projets concernent surtout l'extension des aéroports (notamment celui d'Alger), l'équipement de navigation aérienne et les aérogares.

L'ensemble de ces projets représente un coût financier important, de l'ordre de 15 milliards de dollars par an entre 2006 et 2009. Un mouvement de libéralisation, de privatisation et d'ouverture aux investissements internationaux est en cours, ouvrant des opportunités importantes aux investisseurs étrangers.

Le transport routier

85 % des échanges de voyageurs et de marchandises se font par transport routier. Le pays disposait en 2001 de 645 kms d'autoroutes et de 104 729 kms de routes. Le réseau routier bitumé est le plus long d'Afrique. Néanmoins, il demeure insuffisant compte tenu des impératifs de développement et de progrès du pays. Sa densité est faible : 0.6 km/km² et 0.3 km/habitants dans la zone littorale du pays (zone la plus peuplée). Les routes revêtues représentent 72% du réseau

national. Un quart du réseau routier actuel est en mauvais état et se dégrade. Le réseau routier algérien compte également quelques 3 350 ouvrages d'art dont une bonne moitié a besoin d'être réhabilitée. Quant au réseau autoroutier, il est embryonnaire avec seulement quelques centaines de kilomètres. La saturation des deux principaux axes du nord du pays, la RN 4 (Alger-Oran) et la RN 5 (Alger-Constantine) est à l'origine du projet d'autoroute Est-Ouest, lancé en 1987.

Le développement du réseau autoroutier est une priorité pour le gouvernement (nécessité économique, désenclavement, sécurité routière - 4000 morts par an en Algérie). Il est soutenu par la BEI, qui a accepté de financer quelques tronçons. Le projet d'autoroute Est-Ouest est le plus important d'une série de grands travaux à finir ou à réaliser dans les prochaines années. S'inscrivant lui-même dans le projet d'Autoroute de l'Unité Maghrébine (7000 km de Nouakchott à Tripoli), il vise à relier Tlemcen à Annaba par une liaison de 1216 km, d'un coût estimé de 7 milliards de dollars. Datant de 1987, puis longtemps mis en sommeil, il a été relancé en 2000. Depuis lors, cependant, seulement quelques dizaines de kilomètres ont été réalisés, les autorités ayant trop longtemps cru à la possibilité de monter des opérations exclusivement en BOT. Elles doivent aujourd'hui adopter une position plus pragmatique sur le phasage de l'opération, et sur la mobilisation de l'investissement public. Les autres projets majeurs concernent la rocade d'Alger et l'autoroute des hauts plateaux.

Le transport aérien

Les infrastructures aéroportuaires nationales comprennent 53 plates-formes dont 12 aérodromes de classe internationale, 8 de classe nationale, et 14 de classe régionale. Actuellement, les capacités demeurent largement sous-utilisées. Les grands projets concernent surtout l'extension des aéroports (notamment celui d'Alger), l'équipement de navigation aérienne et les aérogares.

Les perspectives de développement à moyen terme sont axées sur le renforcement des pistes aéroportuaires et annexes, la réalisation de projets (pistes revêtues) pour le désenclavement des zones des hauts plateaux et du sud et la réalisation des deuxièmes pistes d'aérodromes d'Oran et de Hassi Messaoud.

Un important projet d'aéroport d'envergure internationale été décidé dans la région de Chlef avec une piste pour des avions moyens porteurs. Son coût est estimé à 3 milliards de dinars selon la Direction des Travaux Publics (DTP).

Le transport maritime

Les infrastructures portuaires se composent d'une douzaine de ports significatifs, dont 9 polyvalents, et 3 spécialisés dans les hydrocarbures (Arzew, Skikda et Bethioua).

Les principaux ports maritimes sont Alger, Oran, Annaba et Djendjen qui totalisent 75% du trafic. Le port de Bethiouia est considéré comme le 1^{er} port en poids brut de marchandises

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

de la Méditerranée avec 34,919 millions de tonnes en 2001. Dans leur ensemble, les capacités portuaires demeurent cependant sous-utilisées.

Les projets sont nombreux et concernent notamment : la maintenance du patrimoine existant (dragage des ports de Bejaia, Alger, Arzew, Annaba et Ténès), la modernisation et l'adaptation des infrastructures aux modes de transport par conteneurs (extension et adaptation des terminaux des ports d'Oran, Ténès, Arzew et Skikda) et la création de capacités portuaires nouvelles dans la région centre, orientées essentiellement vers le traitement du trafic conteneurs.

Le transport ferroviaire

Le pays disposait en 2001 d'environ 4820 kms de réseau ferroviaire. Celui-ci, vétuste et mal adapté, fait l'objet d'opérations de modernisation importantes.

Figure 10. Le contrat Alstom/ chemins de fer algériens

Alstom a signé en juin 2004 avec le gouvernement algérien un contrat de 88 millions de dollars portant sur l'électrification de trois lignes ferroviaires dans la banlieue d'Alger. La livraison totale du projet est prévue pour le début de l'année 2008. Les lignes concernées sont Alger - Thenia, Oued Smar - Gué de Constantine et El Harrach - El Afroun. En collaboration avec la société nationale des transports ferroviaires d'Algérie (SNTF), Alstom fournira et posera 300 km de caténaires, ainsi que trois sous-stations électriques.

Le projet sera mis en œuvre par un groupement d'entreprises constitué d'Alstom France, Alstom Algérie, Infrarail Algérie et Baticim Algérie. Le projet est en partie financé par la BEI qui a accordé pour l'occasion un prêt de 50 millions d'euros au gouvernement algérien. Alstom peut aussi

espérer poursuivre son développement en Algérie en tirant partie des projets ambitieux du gouvernement du pays dans le domaine des infrastructures (5 milliards d'euros d'investissements prévus par exemple d'ici 2010 dans le secteur électrique algérien qui souffre de pénuries chroniques).

Développement institutionnels et juridiques

Engagée dans un coûteux programme de modernisation, l'Algérie, malgré la relative aisance financière que procurent les recettes énergétiques aux budgets publics, donne une place croissante au secteur privé dans le domaine du transport :

- Libéralisation et ouverture à la concurrence (nouveau code de la navigation aérienne, nouveau code maritime et loi sur les transports terrestres).
- Programme de privatisations (plus de dix entreprises en 2005).
- Ouverture aux investisseurs étrangers (BOT, concessions..).

Chypre

Le secteur des transports à Chypre est caractérisé par l'absence de transport ferroviaire et fluvial et par l'importance du secteur maritime lié au caractère insulaire du pays. Le réseau routier est assez moderne.

L'activité portuaire, à l'origine de 5000 emplois directs, joue un rôle capital dans l'économie chypriote. Chypre constitue

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

une plaque tournante importante du transport maritime dans la région. Le principal port commercial chypriote est situé à Limassol, au sud de l'île. Le second port commercial est situé à Larnaca, au sud-est de Chypre. Ces deux ports enregistrent à eux seuls les deux tiers des mouvements de fret maritime de l'île. Limassol a une activité surtout marchande concernant une large gamme de produits (pétrole, chimie, pêche..). Larnaca a en plus une activité passagers (croisières). La flotte marchande chypriote est la 6ème au monde et la 3ème en Europe derrière celle de la Grèce et de Malte.

La route assure la quasi-totalité des transports intérieurs dans l'île. Des autoroutes modernes relient entre elles les principales villes de Chypre. La qualité et les capacités du réseau secondaire laissent cependant davantage à désirer.

Chypre possède deux aéroports internationaux : Larnaca et Paphos. Ces deux aéroports enregistrent un trafic hebdomadaire de plus de 1200 vols, répartis entre 36 compagnies aériennes internationales et 81 services charters. Le transport aérien est en cours de libéralisation.

Egypte

L'Égypte est un pays de grande taille, avec cependant une concentration de la population et des activités sur la vallée et le delta du Nil, qui représentent une très faible fraction de la superficie totale.

La route assure actuellement 90% du transport intérieur de marchandises. Le réseau est très dense mais doit être

modernisé. Le Gouvernement a lancé un programme de construction de nouvelles autoroutes par le secteur privé en échange de concessions d'exploitation.

Le rail assure 7% du trafic intérieur de marchandises. Le réseau ferroviaire égyptien est le plus ancien de la région. Il s'est essentiellement développé dans le Delta, ainsi que le long du Nil. Quelques lignes ont également été mises en place le long de la côte méditerranéenne pour répondre à des besoins militaires ou industriels. D'importants investissements de modernisation sont nécessaires afin de pouvoir assurer, notamment, le transport de conteneurs depuis les ports égyptiens vers l'Afrique.

Le métro du Caire, dont le développement est relativement récent, assure le déplacement quotidien de 2 millions de personnes environ.

Placé sous la tutelle de l'Etat (ministère des transports), le secteur du transport ferroviaire est composé de trois entreprises publiques : *l'Egyptian National Railways* (ENR), chargée du transport ferroviaire grandes lignes et banlieues ; la *Cairo Metro Organization* (CMO), responsable de l'exploitation du Métro du Grand Caire ; et la *National Authority for Tunnels* (NAT), chargée de la réalisation des travaux de construction du métro du Grand Caire, ainsi que de la construction des tunnels dédiés aux transports urbains.

L'Egypte constitue un important centre aérien dans la région MEDA avec des liaisons assez nombreuses et performantes.

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

Les principaux centres touristiques et urbains sont desservis par un réseau d'aéroports assez dense : Le Caire, Alexandrie, Louxor, Port Saïd, Hurghada et Charm El-Sheik.

Pays de tradition maritime très anciennes et bénéficiant du trafic du canal de Suez, L'Égypte possède de nombreux ports, qui assurent 80% des échanges extérieurs du pays. Il existe plusieurs projets majeurs de modernisation/extension, faisant largement appel aux investisseurs privés : East Port Saïd, SCCT, Ain Sokhna...

D'importantes réformes institutionnelles sont en cours : autonomisation des autorités publiques de gestion portuaire et aéroportuaires, transformation des sociétés publiques de transport en holdings pour faciliter leur privatisation ultérieure. Cependant, le mouvement de privatisation amorcé dans les années 1990 est aujourd'hui ralenti.

La participation du privé aux projets d'investissement est déjà ancienne pour les activités fortement ouvertes à l'international (ex : BOT pour les ports de Port Saïd, Marsa Allam). On trouve de ce fait d'assez nombreux investisseurs étrangers, notamment américains, dans le domaine des infrastructures de transport d'hydrocarbures. Cependant, le développement des investissements étrangers reste ralenti par des lourdeurs administratives et le manque de transparence.

Israël

Il s'agit d'un pays de petite taille (à peine plus de 20 000 km² soit l'équivalent d'une petite région française, avec une longueur maximale de 450 km du nord au sud), et une population et très fortement concentrée sur la zone côtière Tel Aviv-Haïfa.

Le réseau routier israélien a été considérablement étendu et amélioré durant ces dernières années, en réponse à une forte augmentation du nombre d'automobiles en circulation.

Une forte augmentation du trafic ferroviaire de transport des marchandises a également été observée, du fait d'une politique de désengorgement du trafic routier. Un vaste programme de modernisation (remplacement des matériels roulants obsolètes) est en cours.

Le seul aéroport international est celui Ben Gourion près de Tel Aviv. Les aéroports secondaires sont situés à Eilat et de Jérusalem. Leur développement actuel vise à répondre au développement du tourisme.

Les principaux ports sont ceux de Haïfa et Ashdod en Méditerranée et d'Eilat en Mer Rouge. Un plan de modernisation a été mis en place pour développer les ports à l'international.

La position géographique d'Israël fait que ce pays pourrait devenir, dans un futur proche et un fois la paix établie, une zone de transit pour les passagers et les marchandises traversant la région. Les projets d'infrastructures intègrent

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

cette perspective : développement d'un réseau ferroviaire modernisé, équipements de pointe à chacune des étapes des transports terrestres ou maritime, informatisation du contrôle et de la supervision de l'ensemble des réseaux de transport.

Le transport routier

Israël repose largement sur la route pour ses transports intérieurs. Le réseau routier a été considérablement étendu et amélioré durant ces dernières années, en réponse à une forte augmentation du nombre d'automobiles en circulation, permettant d'assurer une bonne desserte de l'ensemble du territoire.

Plusieurs projets majeurs sont en cours de réalisation, comme la construction d'une autoroute à plusieurs voies de 300 km entre Beersheva au sud et Rosh Pina au nord. Ce chantier cause cependant une polémique liée à ses incidences sur l'environnement et le cadre de vie.

Le transport ferroviaire

Les chemins de fer assurent un service de passagers entre Tel Aviv et Haïfa/Nahariyya au nord du pays. Plus au sud, les transports de marchandises desservent le port d'Ashdod, les villes d'Ashkelon et Beersheva ainsi que les mines situées au sud de Dimona. Une forte augmentation du trafic ferroviaire de transport des marchandises a été réalisée dans le cadre d'une politique visant à réduire le recours aux transports routiers, plus polluants et moins économiques.

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

Les nouveaux chemins de fer rapides, utilisant des voies existantes améliorées, sont en fonctionnement dans les régions de Tel Aviv et de Haïfa, coordonnés avec les lignes de bus. Une vaste opération de modernisation du matériel roulant et des techniques de maintenance est en cours.

Le transport maritime

Il existe en Israël trois ports historiques : Jaffa (région de Tel Aviv), Césarée et Saint Jean d'Acre (Akko en hébreu). Mais ceux-ci, vétustes, laissent aujourd'hui la place à trois ports modernes en eaux profondes (Haïfa, Ashdod et Eilat) qui servent de charnière pour le commerce international. Haïfa est aujourd'hui l'un des ports de conteneurs les plus importants de la Méditerranée ainsi qu'un point très actif de trafic passagers. Ashdod est essentiellement un port marchandises. Enfin Eilat, sur la Mer Rouge, assure une liaison avec l'hémisphère austral et l'extrême Orient. Il existe également un port à vocation pétrolière et charbonnière à Ashkelon, permettant notamment l'alimentation en charbon de la centrale d'électricité de Hadera, située à proximité.

Le transport aérien

Le principal aéroport du pays est l'aéroport International Ben Gourion qui se situe à 15 km de Tel Aviv et à environ 30 km de Jérusalem. Ce site est en cours d'agrandissement, en réponse à la progression rapide du trafic (touristique notamment) et ce malgré les à-coups liés à la situation politique.

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

Les vols charters venant principalement d'Europe et les vols intérieurs utilisent aussi quelques aéroports secondaires : Eilat, Rosh Pina au nord, petits aéroports autour de Tel Aviv.

Israël a largement fait appel au financement en BOT (Built Operate Transfer) pour mener à bien ses grands projets d'infrastructures (cf. figure 11). Le gouvernement poursuit également un programme de privatisation.

Figure 11. Quelques exemples de BOT dans les infrastructures de transport en Israël

Routes. La première autoroute payante, Cross Israël Highway, d'une longueur de 86 km (de l'échangeur de Sorek au Sud à la jonction Iron au Nord près de Hadera), permettant de décongestionner les axes urbains principaux), a été achevée en 2003. 70 000 utilisateurs l'ont empruntée en 2004. Ce projet d'un montant de 1,3 milliard de dollars, démarré en 1999, a été réalisé par Aecon Group, filiale de la compagnie canadienne Canadian Highway Investment Corp., et les compagnies locales Africa-Israel Investment, Housing & Construction et Alon Group. Une prolongation de cette route est déjà à l'étude sur 300 km, de Rosh Pina à Beersheba et devrait faire prochainement l'objet d'un appel d'offres.

Tunnels. Le tunnel de Carmel à Haïfa, d'une longueur de 5 km du Mont Carmel de Haïfa à la côte Sud de la ville, a été mis en service en 2004. Il a été réalisé par le groupe Carmelton (Dragados, Property & Building, Ashtrom et FIBI Holdings). Les projets de tramways de Jérusalem, Tel Aviv et Haïfa comprennent également plusieurs kilomètres de construction de tunnels en BOT.

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

Tramways. Le tramway de Jérusalem, dont les travaux d'aménagement ont commencé, s'étend sur une longueur de 14 km avec 23 arrêts. La part privée du projet, remportée par un consortium franco israélien, représente un montant de 300 millions de dollars. La mise en service de la première ligne est prévue pour 2006. Le réseau pourrait être étendu à 8 lignes d'une longueur de 54 km d'ici 2020.

Le projet du tramway de Tel Aviv est constitué de deux lignes de 22 et 24 km, avec 8 km de tunnels, dans l'agglomération du grand Tel Aviv, de Petah Tikvah à Bat Yam en passant par la partie commerciale de Tel Aviv. Seule la construction de la première ligne est actuellement engagée. Le coût total du projet est évalué à 1,2 milliards de dollars. Quatre consortium, dont deux comprenant des intérêts français, ont été qualifiés et l'adjudication de l'appel d'offres avait commencé en décembre 2004. Les travaux ont déjà débuté et la mise en service devrait être effectuée en 2009. Enfin, le projet de tramway de Haïfa, sur 23 km, du port à l'est de la ville, intéresse d'ores et déjà bon nombre de sociétés étrangères.

Jordanie

Petit pays enclavé avec une très faible façade maritime, la Jordanie est caractérisée par un sous-développement du trafic maritime et ferroviaire.

Les routes constituent l'essentiel des voies de communication intérieures. Les principaux axes routiers sont ceux reliant Amman à la Syrie et Amman à Aqaba. Si ces routes sont dans un état convenable, les autoroutes sont par contre quasi inexistantes. La construction d'un périphérique autoroutier

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

autour d'Amman est en cours d'étude. Le secteur du transport routier est atomisé entre une myriade de micro-entreprises.

Le réseau ferré jordanien est limité à une section de la ligne historique du Hedjaz, construite en 1908 par les Ottomans, dont l'activité, assez faible en volume, est presque entièrement orientée vers le fret.

Concernant le transport aérien, la Jordanie dispose d'un aéroport international, le Queen Alia International Airport, doté d'installations modernes. Il existe également un vingtaine d'aéroports secondaires.

Les installations d'Aqaba, sur la Mer Rouge, constituent le seul port maritime de Jordanie. Elles ont été récemment modernisées avec la construction d'une zone d'activités industrielle et logistique.

Le secteur des transports reste encore très régulé en Jordanie. Des réformes institutionnelles sont cependant en cours (privatisation prévue de l'aéroport King Hussein d'Akaba). Il existe également plusieurs projets importants de BOT.

Liban

Le Liban est un petit pays à tradition commerciale, avec une large façade maritime. Le développement des infrastructures de transport, mises à mal par la guerre, est prioritaire pour l'économie libanaise. Les secteurs portuaire et aéroportuaire ont ainsi connu une modernisation rapide depuis une dizaine

d'années. Cependant, malgré l'existence de nombreux projets routiers, la modernisation des transports terrestres se heurte à des contraintes financières. L'appel aux investisseurs privés et étrangers s'est manifesté à travers plusieurs projets majeurs en BOT, mais les réformes institutionnelles (privatisations, ouverture à la concurrence...) restent limitées.

Les événements de juillet 2006 se sont par ailleurs traduits par d'importants dégâts sur les infrastructures de transport (ponts routiers notamment), dont le coût est évalué à 500 millions de dollars.

Le transport routier et les infrastructures urbaines

Très affecté par la guerre civile, le réseau routier connaît encore aujourd'hui de nombreux problèmes aggravés par la croissance du trafic : manque d'entretien des routes, complexité et désorganisation des flux de transport, carence d'espaces réservés au stationnement public et privé. Les travaux de réhabilitation, quoique bien entamés, ont pris du retard par rapport aux objectifs de la loi-programme de réhabilitation et de développement des routes votée en 2002 et du projet de transport urbain du grand Beyrouth

Au cours des années passées, un vaste programme de réhabilitation a été entrepris : modernisation des axes pénétrants de Beyrouth (nord et sud notamment) et développement du périphérique, réhabilitation des réseaux de voiries de cette ville, ainsi que des routes principales et secondaires du pays. Les autres projets majeurs concernent :

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

la modernisation des liaisons routières longue distance (liaison entre Tripoli et la frontière syrienne au Nord, liaison autoroutière entre les principales ville du pays (ex : tronçon Mdeirej - Chtaura -Masnaa'); *la* modernisation des routes principales (ex : Jounieh – Bkerké); les aménagements routiers des villes secondaires (Saïda..); enfin la réhabilitation de la voirie dans les banlieues de Beyrouth, l'aménagement de l'entrée est de Beyrouth et le développement des parcs de stationnement dans la ville.

Par ailleurs, plusieurs dizaines de ponts et de croisements routiers ont été détruits ou détériorés à l'occasion des événements de Juillet 2006. Le coût total de la réhabilitation est estimé à environ un demi-milliard de dollars.

Le transport maritime

Le Liban dispose d'une dizaine de ports à caractère commercial dont les deux principaux sont de loin Beyrouth et Tripoli, ainsi que de huit ports de pêche.

Les principaux projets concernent la modernisation des ports de Beyrouth (terminal porte-conteneur, avec mise en concession à un opérateur privé...) et de Tripoli. Des projets sont également en cours à Saïda et à Sour, ainsi que dans plusieurs ports de pêche.

Le transport aérien

L'infrastructure aéroportuaire libanaise se concentre sur l'aéroport International de Beyrouth. Celui-ci a fait l'objet

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

d'un vaste programme de modernisation depuis 1994 (coût total : 700 millions de dollars) : capacité portée à 6 millions de passagers par an à travers la construction d'une nouvelle aérogare et de deux nouvelles pistes, modernisation des équipements d'accueil, construction de bâtiments techniques, connexions avec le réseau routier, mise en place de parcs de stationnement automobile. Le coût total des investissements déjà réalisés atteint environ 700 millions de dollars.

Les principaux projets en cours concernent la modernisation des systèmes d'information et d'assistance à navigation aérienne ainsi que l'aménagement des pistes.

Le transport ferroviaire

Le réseau ferroviaire est toujours hors service, le gouvernement ayant pour l'instant abandonné le projet, trop coûteux, de remise en état de la ligne Tyr-Beyrouth-Tripoli.

Evolutions institutionnelles et juridiques

Le processus de libéralisation reste peu avancé, malgré l'existence de quelques projets de BOT, de mise en concession et même de privatisations : mise en concession du trafic conteneurs dans le port de Beyrouth...

Malte

Dans cette île de petite taille, la tradition commerciale et maritime est très ancienne. Le trafic marchandises est aujourd'hui concentré autour du port franc de Marsadock,

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

qui connaît depuis sa mise en service en 1988 un développement rapide, devenant l'un des principaux centres de transbordement de la région sud-méditerranéenne. Le port de la Valette arrive en seconde position, avec notamment une activité passagers assez importante (croisières). Malte possède par ailleurs la 5ème flotte marchande au monde. Fin 2002, le pavillon maltais comptait 3143 navires.

Le transport domestique se fait essentiellement par route, du fait de l'inexistence des voies ferrées. Mais le réseau routier à Malte accuse un certain retard de développement par rapport aux standards européens. La modernisation du transport urbain constitue également une préoccupation des autorités maltaises.

L'aéroport international de Luga est situé à 6 km du centre de la Valette.

Un programme de privatisations est en cours dans le domaine portuaire (« Tug Malta ») et aérien (exploitation de l'aéroport international).

Maroc

Ce pays assez étendu possède une double façade maritime (Méditerranée et Atlantique) sur laquelle se concentre l'essentiel des activités économiques.

Le réseau routier interurbain est déjà relativement développé. Le gouvernement compte accélérer la réalisation de nouvelles

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

routes et autoroutes, notamment pour développer les rocades de bord de mer, élargir et moderniser les routes existantes.

Dans le domaine ferroviaire, les principaux projets concernant la modernisation du réseau et du matériel roulant, la rénovation des gares et la réalisation de nouveaux tronçons.

Dans le domaine maritime, le futur port de commerce de Tanger Méditerranée devrait permettre lors de son entrée en service, programmée en 2007, un rééquilibrage du trafic maritime et un désengorgement des ports existants, ainsi qu'une dynamisation de l'économie du nord du pays.

Dans le domaine aérien, les principaux projets d'investissement concernent la modernisation/extension des aéroports et le renforcement de la flotte de la compagnie nationale Royal Air Maroc.

Le pays s'oriente de plus en plus nettement vers un appel aux investisseurs étrangers : multiplication des projets en BOT et des concessions, mise en place d'un cadre juridique clarifié concernant les partenariats public-privé, privatisations...

Le transport routier

La route joue un rôle prépondérant en matière de transports intérieurs, représentant 75% du trafic de marchandises et 95% du transport de voyageurs.

Les autorités ont lancé au début des années 1990 un vaste programme de modernisation des infrastructures visant à

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

doter le pays d'un réseau routier capable d'accompagner le développement économique et social du pays. En 2004, le Maroc disposait de 57 800 kms de routes (dont 32 000 kms revêtues) et de 600 km d'autoroutes.

La réalisation et l'exploitation des autoroutes ont été confiées à la société nationale des autoroutes du Maroc (ADM), placée sous la tutelle du ministère de l'équipement et du transport.

337 km d'autoroutes sont en chantier pour un investissement global de 10,5 milliards de dhs. La cadence annuelle moyenne de réalisation devrait passer à plus de 100 kms pour la période 2005-2007 contre moins de 50 kms entre 1993 et 2004. Les principaux chantiers sont les tronçons Settat – Marrakech, Casablanca – El Jadida, Tétouan – Fnideq, Asilah – Tanger, la desserte du port de Oued R'mel, la liaison entre le nouveau port Tanger-Med et la rocade méditerranéenne. Un important projet de rocade entre Tanger et la frontière algérienne (550 km), financé pour une large part sur des fonds internationaux (MEDA, Japon, fonds Abu Dhabi,...), est également en cours d'achèvement.

Concernant les routes classiques, le gouvernement marocain compte également accélérer la cadence de réalisation pour passer de 1 000 à 1 500 kms par an. Une attention particulière est accordée aux infrastructures routières du nord du Royaume, encore très enclavé.

Les principaux projets concernent des tronçons de la rocade méditerranéenne, la liaison Tétouan – Fnideq, le tronçon

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

entre l'aéroport Oujda Angad et El Gerbouz, le tronçon Tanger – Rabat, Agadir – Taroudant. L'ensemble de ces projets représente un investissement global de 3,5 milliards de dhs.

Le transport ferroviaire

Le réseau avait en 2004 une longueur totale de 1.900 km dont 1.000 km électrifiés et 370 à double voie. L'entreprise publique Office National des Chemins de Fer (O.N.C.F.) est responsable de l'exploitation du réseau. Le train relie les principales villes et ports du pays. L'amélioration du réseau ferroviaire et la modernisation du matériel roulant sont à l'étude.

Le trafic passager (13,6 millions de voyageurs transportés en 2001) est en progression. L'activité fret, par contre, stagne en raison d'un manque de compétitivité par rapport au transport routier, de la vétusté des équipements et du fait que son réseau n'irrigue qu'une partie du territoire.

Un important programme d'investissement ferroviaire est en cours. Ses principaux objectifs concernent l'élargissement et le renforcement des infrastructures existantes, l'amélioration des conditions d'exploitation, d'accueil et de service (modernisation des gares).

Le programme d'investissement s'élevait sur la période 2002-2005, à 548 millions de Dhs, dont 114 millions pour la réhabilitation, la modernisation (renouvellement de la voie entre Casablanca et Kenitra notamment) et la sécurisation du

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

réseau, 120 millions pour la poursuite des travaux de doublement de la voie en direction Fès et 147 millions (budget initial) pour l'achat des 16 rames automotrices à double niveau.

D'autres grands projets sont programmés à moyen terme. Parmi ceux-ci, il convient de mentionner notamment la ligne Nador-Taourirt (110 km - susceptible d'être concédée) destinée à désenclaver le port dès 2006, la ligne reliant Tanger au port de Tanger Méditerranée (30 km non électrifiés, à mettre en service en 2007), la construction d'un tronçon entre Kenitra et la ligne Sidi Kacem-Tanger (65 km pour un gain de 45 minutes attendu sur l'axe Casablanca-Tanger), le doublement de Fès-Meknès (50 km opérationnels en 2005) et de Settat-Sidi Laidi (16 km pour 2006). A plus long terme, l'ONCF prévoit à l'horizon 2010 le doublement de la ligne Settat- Marrakech (170 km) et l'extension du réseau à partir de Marrakech vers Agadir et le grand Sud, par le biais d'une ligne à haute vitesse.

Le transport aérien

Du fait de son fort potentiel touristique, le Maroc capte une part importante du trafic aérien dans la zone MEDA. Il existe 15 grands aéroports dont trois réalisent 80% du trafic total de passagers du pays : Casablanca (Mohammed V), Agadir et Marrakech. Le quatrième en importance est celui de Nador.

La compagnie aérienne nationale est la Royal Air Maroc, dont une privatisation partielle est prévue (voir également figure

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

12). Rabat envisage de renforcer sa flotte aérienne par l'achat de nouveaux Airbus et d'ouvrir son ciel à de nouvelles compagnies privées charter. La première compagnie low cost marocaine et arabe, Atlas Group, a été créée il y a quatre ans.

La gestion, l'investissement et l'exploitation des sites relève de l'Office National des Aéroports (ONDA), établissement public à caractère industriel et commercial, créé en janvier 1990.

Figure 12. La stratégie fret de Royal Air Maroc

RAM a mis en place depuis 2002 une nouvelle stratégie cargo afin de mieux accompagner le développement des entreprises marocaines utilisant le fret aérien :

- Mise en service de nouvelles liaisons USA-Maroc,
- Certification ISO 9001 pour l'ensemble des activités,
- Développement des partenariats avec des sociétés nationales ou étrangères (avec EADS pour l'implantation d'un centre de maintenance à Marrakech ; avec CDG pour la création d'une filiale commune, Atlas Morocco Hospitality ; avec l'ONMT, dans le cadre du plan national du développement du tourisme ; avec les compagnies aériennes des Emirats, pour le partage de l'exploitation des liaisons Dubaï-Casablanca-Dubaï).

Par ailleurs, RAM envisage la création d'une filiale spécialisée dans les vols charters.

Les principaux programmes d'investissement en cours dans le domaine aéroportuaire sont les suivants :

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

- Aéroport Mohamed V de Casablanca : construction d'une 2ème piste d'envol, extension de l'aérogare, construction d'une nouvelle aérogare fret, construction d'une nouvelle tour de contrôle, poursuite du projet de technopole, la construction de deux hôtels.
- Aéroport de Marrakech Menara : extension du parking avions, réfection des aires de mouvement.
- Aéroport d'Al Hoceima : extension et réaménagement de l'aérogare, réfection, renforcement et extension des aires de mouvement.
- Aéroport de Oujda Angad : réfection, renforcement et extension des aires de mouvement.
- Aéroport de Tanger Ibn Battouta : extension et réaménagement de l'aérogare.
- Aéroport de Laâyoune Hassan : réfection, renforcement et extension des aires de mouvement.
- Aéroport de Dakhla : nouvelle zone terminal (aérogare, bloc technique).

Après avoir cherché à organiser le trafic autour d'un grand « hub » national à Casablanca, le Maroc a ensuite encouragé le développement des aéroports régionaux, a travers l'octroi d'aides à des compagnies privées de transport aérien pour subventionner certaines dessertes.

Il existe au Maroc une volonté de libéraliser du transport aérien, dans but notamment de permettre un essor des flux

touristiques par une réduction des prix et une augmentation des capacités. Mais la mise en œuvre de cette politique, et notamment l'adhésion à l'open sky européen ne se fait pas sans difficultés.

Le transport maritime

Pays très ouvert sur la mer, avec un littoral de 3 500 kms, le Maroc dispose d'une infrastructure portuaire développée. La voie maritime domine largement les échanges extérieurs de marchandises (98 % en tonnages). Les neuf principaux ports du pays, gérés par l'Office d'Exploitation des Ports et par où passent 95% du trafic marocain, sont ceux de Casablanca (grandes installations pour les conteneurs), Agadir, Tanger, Safi, Kenitra, Jorf Lasfar, Nador, Mohammedia et Dakhla. Les exportations de phosphates se réalisent pour l'essentiel à partir des ports de Casablanca, Safi et Jorf Lasfar. Le port de Casablanca est le 6^{ème} port en poids brut de marchandises de la Méditerranée avec 20,2 millions de tonnes en 2001.

L'exploitation des ports incombe (à l'exception du futur port de Tanger Méditerranée) au Ministère de l'Équipement. Celui-ci exerce cette charge par l'intermédiaire de la Direction des Ports, la Direction des ports de Casablanca et Mohammedia et l'Office d'Exploitation des Ports (ODEP).

Le secteur du transport maritime souffre de manière générale de la vétusté des navires (l'âge moyen des 48 navires marocains est de 21 ans) impliquant des tonnages limités et des coûts d'exploitation élevés, et donc un manque de

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

compétitivité du pavillon marocain. Les compagnies marocaines, malgré un manque de ressources financières, ont lancé, à l'image de la Comanav, un mouvement de modernisation de leur flotte devant permettre une augmentation du tonnage (qui atteignait 6 millions de tonnes en 2004) et une mise à niveau dans le but de se conformer aux normes ISM (International Ship Management).

Aux ports déjà existants, il convient de rajouter le futur port de commerce de Tanger Méditerranée dont la construction (coût total estimé à 1 Mrd de dollars) et la gestion seront concédées. Ce port devrait prendre, lors de son entrée en service programmée en 2007, une place prépondérante aux cotés des ports de Casablanca, Mohammedia et Jorf Lasfar en permettant de rééquilibrer le flux des échanges, en désengorgeant Casablanca, en dynamisant le tissu économique du nord du pays, notamment grâce à une activité spécifique de transbordement. En effet, situé en plein détroit de Gibraltar, en face d'Algésiras qu'il va concurrencer, le futur port peut espérer capter une partie de l'activité de transbordement au sein du bassin méditerranéen. L'ensemble de ces projets représente un investissement de l'ordre de 1,5 milliards de dollars (y compris Tanger-Méditerranée).

D'autres importants projets sont en cours de réalisation. Les principaux chantiers concernent l'extension du port d'Al Hoceima, l'aménagement et extension du port de Larache, l'extension du port de Laâyoune, la construction du nouveau

port de Boujdour, la construction et l'aménagement du port de plaisance d'Asilah.

Les zones d'activité industrielles

Un important programme de développement d'infrastructures d'accueil pour les activités industrielles et logistiques, géré en partenariat public-privé est en cours de réalisation, beaucoup de projets étant d'ailleurs situés à proximité immédiate des ports et aéroports du pays. Parmi les principaux, on peut mentionner : la zone industrielle Gueznaya (475 ha) ; le parc Ait Ouallal (100 ha) ; la zone d'activités Sidi Slimane Moul Kifane (25 ha) ; le parc de Tanger Gzenaya-Boukhalef, situé à proximité de l'aéroport de Boukhalef (100 ha plus une zone franche d'exportation de 345 ha) ; le parc de Casablanca-Nouaceur, à proximité de l'aéroport Mohammed V (256 ha) ; le parc industriel de Jorf Lasfar (PIJL) près d'El Jadida (500 ha plus une réserve de 500 ha), qui sera dédié aux industries de 1ère catégorie (installations à risque) ; enfin, le parc de Nador-Port de Béni Nsar (300 ha), bénéficiant d'un statut de zone franche d'exportation.

Figure 13. Quelques projets d'investissement étrangers au Maroc

Construction et aménagement du port de plaisance d'Asilah (Marina Asilah). La société italienne Soipa construit à Asilah un port de plaisance, un port de pêche, un yacht-club et un centre commercial pour un montant initial de 51 millions d'euros, financés par des fonds privés italiens et américains. Le projet, démarré en

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

février 2004, devrait être opérationnel début 2007. Une deuxième tranche devrait concerner la construction de deux hôtels de luxe, d'un théâtre et un centre de santé. Soipa compte amener avec elle de nombreuses PME italiennes, avec le concours des gouvernements marocain et italien.

Bouygues remporte un contrat pour la construction du port Tanger Méditerranée au Maroc. Le projet consiste à construire un nouveau port à 40 kilomètres de Tanger pour un montant de 225 millions d'euros. Remporté à travers ses filiales de Casablanca (Bouygues Travaux Publics et Bymaro), le contrat de Bouygues s'élève à 148.5 millions d'euros. Le reste du projet (33%) est financé par Saipem, société italienne. Le port est déjà en construction. Le début de sa phase d'exploitation est prévu pour 2007. Il sera alors un concurrent direct du port espagnol d'Algésiras à 15 km de l'autre côté du détroit de Gibraltar.

Ce nouveau port s'inscrit dans un ensemble de nouvelles infrastructures de transport destinées à développer l'ensemble de la région. Il constituera le nouveau poumon économique de l'arrière-pays du Rif. Le réseau autoroutier sera donc lui aussi agrandi, notamment afin de relier le nouveau port à Tanger et à Casablanca. L'ensemble du projet est estimé à 1,5 milliard d'euros, en partie financés par les Emirats arabes unis. Autour du port, trois nouvelles zones franches, entièrement détaxées, seront mises en place. Les promoteurs espèrent attirer des centaines d'entreprises, ainsi que de nombreux touristes qui pourront séjourner dans les six stations balnéaires que comptera bientôt la région.

Evolutions institutionnelles et juridiques

Un processus de libéralisation progressif est en cours, qui comporte plusieurs aspects :

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

- Libéralisation du trafic (ex : ouverture à la concurrence de nouvelles lignes de transport aérien, qui a notamment rendu possible la création de lignes marocaines aériennes privées (ex : société low Cost Atlas group).
- Privatisations (ex : société de Dragage des Ports Drapor, Comanav, privatisation partielle envisagée de Royal Air Maroc).
- Développement des projets en BOT et en concession (ex : construction du port de Tanger Méditerranée..).
- Création d'un cadre légal favorable au développement des partenariats public-privés, avec un projet de loi sur la gestion déléguée de service public. Ce texte vise à fournir un cadre général unifié et incitatif au développement des partenariats publics-privés (PPP), prenant en compte les intérêts des usagers, garantissant la transparence des procédures de passation de contrats de concession, assurant l'égalité d'accès au marché des opérateurs privés nationaux et étrangers par voie d'appel d'offres, permettant le recours à des procédures d'arbitrage en cas de litige, y compris international dans le cas d'investissements étrangers, assurant l'harmonisation des textes sectoriels, et portant création d'organismes indépendants de concertation, de régulation et de conseil (Conseil Consultatif des Concessions).
- Réforme du système public de gestion des ports et aéroports (dans un but de clarification des attributions,

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

d'autonomie de gestion accrue des organismes, d'ouverture à la concurrence des opérations d'exploitation).

L'ensemble de ces réformes a notamment pour but de créer un cadre favorable à l'accueil des investissements étrangers. Ceux-ci ont effectivement connu une progression forte au cours des dernières années dans le domaine du transport (cf. également annexes 3 et 4).

Autorité palestinienne

Le pays est à la fois de très petite taille et éclaté entre deux zones séparées l'une de l'autre par le territoire israélien. Les infrastructures de transport palestiniennes sont très peu développées et les projets actuellement peu nombreux en raison de l'instabilité politique locale.

Le transport aérien

L'aéroport de Gaza/Rafah, inauguré en 1998 et financé par des dons internationaux, a une valeur surtout symbolique. Il peut accueillir tout type d'appareils avec une capacité commerciale de 700 000 passagers par an. La piste d'atterrissage a été détruite au cours de la seconde Intifada. La société aérienne Palestinian Airlines est de taille très réduite, et sa petite flotte n'est pas en état de fonctionnement.

Le transport maritime

Le port de Gaza, bien que reconstruit par l'UE, n'assure qu'un trafic très faible.

Le transport routier

Le réseau routier palestinien est vétuste que ce soit dans la bande de Gaza ou en Cisjordanie : absence d'autoroutes en Cisjordanie, état très dégradé du reste du réseau. Il existe en revanche une autoroute dans la bande de Gaza, reliant la frontière Nord avec Khan Younes.

Tunisie

Pays de taille assez réduite, la Tunisie possède une longue façade maritime où se concentre la majeure partie de la population et des activités.

La route domine les transports terrestres de voyageurs et de marchandises. Le réseau routier a fait l'objet de nombreux investissements au cours des années récentes.

La quasi-totalité du commerce extérieur s'effectue par voie maritime. La Tunisie compte six ports commerciaux.

Le principal aéroport du pays est celui de Tunis-Carthage (2^{ème} aéroport du Maghreb) mais il existe 6 autres aéroports internationaux, dont notamment celui de Monastir.

Dans le cadre de sa stratégie de libéralisation, la Tunisie encourage la participation du secteur privé et des investissements étrangers dans la réalisation des projets d'infrastructure. Elle cherche pour cela à étendre et développer le régime des concessions (notamment dans les domaines portuaire et aéroportuaire).

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

La préparation du XIème plan a donné lieu à des débats approfondis sur les grands axes de la politique des transports.

Le transport routier

La route domine les transports terrestres intérieurs de voyageurs et de marchandises (plus de 80 % du trafic fret). Le pays dispose aujourd'hui d'un réseau routier de 19 000 kms dont 260 km d'autoroutes.

Les différents opérateurs publics du secteur routier sont : la SNTRI (Société Nationale de Transports Interurbains), la SNT (Société Nationale de Transport), les 12 STRG (Sociétés Régionales de Transport).

La Tunisie développe une politique très volontariste de grands projets routiers. Elle bénéficie pour cela de l'appui des bailleurs de fonds multilatéraux, Banque Mondiale, Banque Européenne d'Investissement, Fonds Arabe de Développement Economique et Social, Banque Africaine de Développement, etc... et de l'aide bilatérale (Agence Française de Développement, Banque Japonaise d'Investissement ou JBIC).

Ces investissements ont permis une amélioration considérable du réseau routier tunisien : réalisation entre 2000 et 2004 de près de 200 kms d'autoroutes, d'échangeurs routiers autour de la capitale, construction prévue d'un pont à haubans joignant les zones côtières nord et sud de Tunis et

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

de nouveaux tronçons autoroutiers. Par ailleurs un programme autoroutier de 170 kms est actuellement engagé.

La Tunisie cherche aujourd'hui à intégrer son réseau autoroutier dans un schéma maghrébin est-ouest, de manière à faciliter l'intégration régionale. Le développement des liaisons terrestres internationales est cependant rendu difficile par l'absence de mécanisme de financement adapté (absence de garantie souveraine vis-à-vis de l'investisseur).

Le transport ferroviaire

Le pays dispose d'un réseau ferroviaire de 2256 kms, les chemins de fer assurant le transport de 12 millions de tonnes de marchandises et de 36,3 millions de passagers. Le réseau est exploité principalement par l'entreprise publique Société Nationale des Chemins de Fer de Tunis (SNCFT) et la Société du Métro Léger de Tunis (SMLT). Quelques tronçons appartiennent à la Compagnie des Phosphates de Gafsa et au Réseau de transport d'électricité. La principale ligne relie Tunis, Borj et Cédria. La ligne Tunis-Sousse-Sfax-Gabès est en cours d'électrification.

Le transport maritime

La quasi-totalité du commerce extérieur tunisien (plus de 95 % en tonnage) s'effectue par voie maritime. Les principaux ports commerciaux sont : Bizerte, la Goulette- Radès, Sousse, Sfax, Gabès, Zarzis et Skhira. Le port de Skhira est spécialisé

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

dans le transport du pétrole. Des zones franches existent notamment dans les ports de Bizerte et de Zarzis.

La plupart de ces ports sont équipés pour assurer le trafic des ferries et des porte-conteneurs. La capacité portuaire totale est d'environ 6500 navires par an avec un trafic maritime marchandises de 27,7 millions de tonnes.

La gestion des ports est assurée par l'Office de la marine marchande et des ports (OMMP). La société d'Etat CTN (Compagnie Tunisienne de navigation) est le principal armateur tunisien.

Les temps d'attente dans les ports ont été réduits et sont inférieurs à ceux des pays voisins, mais ne sont toujours pas aux normes internationales.

Les principaux projets concernent le développement en BOT d'un nouveau terminal à conteneurs à Rades (coût : 250 millions de dollars), la construction de nouveaux quais sur le port de Goulette (20 millions), ainsi que la construction d'un nouveau port en eau profonde sur un site encore à définir (coût : 350 millions).

Des contrats de concession sont également signés ou en cours de signature pour l'exploitation et la modernisation des quais actuels (quais spécialisés notamment) : quai cimentier de Bizerte, quai chimique spécialisé sur le port de Gabes,...

Le transport aérien

Le principal aéroport du pays est celui de Tunis-Carthage, situé à 10 km de la capitale. Il existe 6 autres aéroports internationaux, dont notamment Monastir-Habib Bourguiba Novembre-Tabarka et Gafsa-Ksar. Les aéroports de Tunis et de Monastir sont respectivement les seconds et troisièmes aéroports les plus actifs du Maghreb. La capacité aéroportuaire totale est actuellement de 13,1 millions de passagers.

Il existe sur l'aéroport de Tunis-Carthage une aérogare de fret spécialisé regroupant les locaux de la compagnie nationale Tunisair, des compagnies aériennes étrangères, des agents agréés et transitaires, de la douane et des services des Ports Aériens de Tunisie. Ce regroupement permet d'offrir une meilleure réactivité et un service de qualité accrue.

L'Office de l'Aviation Civile et des Aéroports (OACA) (sous tutelle du Ministère des Technologies de la communication et du transport), est l'organisme public chargé de la gestion, de l'exploitation et du développement des 7 aéroports tunisiens.

La compagnie aérienne Tunis Air contrôle le tiers du trafic de voyageurs et la moitié du trafic de marchandises dans la région. Tuninter, une filiale de Tunis Air, assure les vols intérieurs, en concurrence avec quelques petites entreprises privées de vol charter comme Nouvel Air.

L'offre de transport international sur le pays est forte puisque 91 compagnies aériennes étrangères touchent la Tunisie. On

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

dénombre 281 vols hebdomadaires à destination de la seule Europe.

Les principaux projets concernent l'extension des capacités des aéroports de Tunis, Monastir, ainsi que de celui de Djerba, dont la capacité pourrait être portée à 13 millions de passagers. Il existe également un important projet d'aéroport privé à Enfidah (capacité prévue pour la 1^{ère} tranche : 7 millions de passagers par an, pour un coût d'investissements de l'ordre de 450 millions de dollars). Il s'agit d'un partenariat public-privé avec une participation de 20 % de l'Etat tunisien.

Le financement des investissements et la participation du secteur privé

Les besoins annuels totaux en financement pour les infrastructures de transport tunisiennes s'élèvent à plus de 1 milliard de dollars pour les 5 prochaines années. Alors que des investissements étaient jusqu'ici totalement à la charge du secteur public, l'objectif du X^{ème} plan est de porter la part du privé jusqu'à 60 %.

Le processus de réforme institutionnel vise donc à promouvoir le rôle du secteur privé à travers l'ouverture à la concurrence, la privatisation des sociétés publiques, le développement des projets en BOT et des concessions.

- Les programmes de privatisation menés au cours des deux dernières années ont notamment concerné la conversion d'une partie du port de Tunis en marina (228 ha, 710 postes),

la privatisation de Ganz railway equipment – Tunisie (équipements pour voies de chemins de fer). Les sociétés STA (manutention portuaire), CTM (transport maritime) et Tunisair devraient également être privatisées, totalement ou en partie, dans les années à venir.

- Concernant les BOT et les mise en concession, on peut notamment mentionner la construction d'une station conteneurs dans le port de Radès ; la construction de l'aéroport de Enfidah au centre-est de la Tunisie entre les zones touristiques de Hammamet et Sousse- Monastir ; la concession de certaines lignes de transport publiques urbaines et interurbaines, la mise en concession de l'aéroport de Monastir. Des difficultés juridiques gênent cependant encore aujourd'hui le développement des concessions. Pour régler ce problème, la Tunisie est en train de préparer, comme l'a fait le Maroc, une loi générale sur la concession de services publics.

- La Tunisie attire également des investisseurs en logistique. En 2003 et 2004, des firmes comme Frans Maas, Esdi, ZI Offshore ou Flash Europe ont investi dans le pays (voir annexe 4).

Les secteurs des infrastructures routières et surtout ferroviaires restent cependant quelque peu à l'écart de ce mouvement, la rentabilisation des investissements dans ces activités s'avérant plus difficile et incertaine que dans le portuaire ou l'aéroportuaire. La participation privée reste de

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

facto assez limitée, mis à part le cas de quelques sociétés mixtes autoroutières

Turquie

Le réseau routier turc est de loin le plus étendu de la région MEDA. Près de 90% du trafic intérieur de marchandises et 95% du trafic passagers se réalise par la route dans ce pays.

La Turquie dispose aussi d'un vaste réseau ferroviaire. Mais seulement 20 % des voies étaient électrifiées en 2001.

Dotée d'une large façade maritime, la Turquie compte plusieurs ports importants, comme Istanbul, Izmir et Mersin, dont les infrastructures doivent cependant être modernisées pour faire face à la croissance du trafic.

Enfin, la Turquie compte 6 aéroports internationaux : les principaux sont ceux d'Atatürk (Istanbul), Esenboga (Ankara) et Adnan Menderes (Izmir). Ils sont essentiellement dédiés au trafic passager. La part du fret aérien reste faible du fait de l'insuffisance des infrastructures, mais le secteur est en progression depuis quelques années.

Le processus de réformes institutionnelles en cours ouvre des opportunités pour le développement des partenariats public-privé et de la présence étrangère. La compagnie aérienne THY-Turkish Airlines est en cours de privatisation. Cependant, les infrastructures de transport restent sous le contrôle de l'Etat et il existe encore des obstacles juridiques limitant la présence étrangère dans certaines activités.

Syrie

La route représente la quasi-totalité (90 %) du transport intérieur de marchandises. Le réseau routier est de qualité très correcte, les principaux axes étant bien équipés par des routes modernes à deux voies.

Le réseau ferroviaire, dont le trafic est très limité, fait actuellement l'objet d'améliorations importantes (développement et modernisation du matériel roulant, réhabilitation des voies existantes, développement du réseau).

Concernant le transport maritime, les ports les plus importants sont Tartous, Lattaquié et Baniyas. Leur trafic est modeste mais en progression. Lattaquié est spécialisé dans le commerce de marchandises et travaille avec des entreprises privées. Le port de Tartous est un port militaire, avec un terminal pétrolier. Plusieurs nouveaux ports sont en projet.

Le principal aéroport du pays est Damas, desservi par 28 compagnies aériennes. Le transport de fret et de passagers est en croissance. L'aéroport d'Alep va être ouvert aux transports internationaux.

Le secteur des infrastructures de transport reste pour l'essentiel public, et les réformes institutionnelles sont limitées. Les privatisations ne sont pas encore à l'ordre du jour. En revanche, quelques expériences sont conduites en matière de gestion déléguée et de concessions.

3. Le recours aux investisseurs étrangers : pourquoi ? Qui ? Comment ? Dans quel domaine ?

Pourquoi attirer les investissements étrangers ?

Des besoins qui dépassent les moyens locaux

La modernisation des infrastructures, les améliorations à apporter à leur gestion, et la mise en place de services de transport et de logistique de bon niveau représente un effort considérable. Celui-ci dépasse les moyens des seuls pays MEDA, qu'il s'agisse de la dimension financière, technique ou industrielle.

Dans le domaine financier, on estime aujourd'hui à 10 milliards d'euros par an, soit environ 2 % du PIB des pays de la zone, le montant des besoins en investissements nécessaires au développement d'infrastructures de transport adaptées²¹. Ces montants dépassent les capacités financières du secteur public. Quant au secteur privé local, il reste soit insuffisamment développé pour pouvoir assurer le financement de projets majeurs, soit peu désireux de

²¹ Estimation n'incluant pas les énormes programmes d'investissement annoncés pour les 5 années à venir par l'Algérie et la reconstruction du Liban.

consentir des investissements lourds dans un secteur risqué aux temps de retour relativement longs.

Par ailleurs, un certain nombre de compétences d'ordre technique font défaut actuellement dans les pays MEDA. En détaillant les principales étapes de la filière transport, on peut en particulier mettre en évidence les lacunes suivantes :

- Faiblesse globale du secteur des travaux publics (Turquie et dans un moindre mesure Egypte mises à part).
- Déficiences dans les différents aspects de la gestion publique des grands réseaux de transport (management des sites portuaire et aéroportuaires, organisation et contrôle du trafic aérien, maintenance des lignes routières et ferroviaires, maîtrise de technologies moderne comme le trafic conteneur, etc.).
- Fragmentation et faiblesse de l'offre logistique locale (cf. supra).

Un recours accru aux acteurs privés, et tout particulièrement aux grandes sociétés étrangères, peut a priori sembler de nature à résoudre certaines de ces difficultés. C'est pourquoi de nombreux pays de la région se sont lancés dans des politiques d'ouverture aux investissements étrangers et mettent progressivement en place un cadre réglementaire facilitant les partenariats-publics privés. Cependant, de nombreux obstacles freinent encore le développement de la présence étrangère dans le secteur des transports, et tout

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

particulièrement les multiples risques susceptibles d'affecter la rentabilité des projets.

Figure 14. Infrastructures de transport et logistique : 7 raisons pour recourir aux investisseurs étrangers

- Assurer le financement de projets en dégagant ainsi des marges de manœuvre pour d'autres politiques publiques (santé, éducation).
- Transférer des savoir-faire en matière de construction, exploitation et maintenance des infrastructures.
- Contribuer à la mise à niveau des entreprises locales par des opérations en partenariats ou des prises de participation.
- Contribuer à porter la qualité du service de transport aux standards internationaux. Même si la privatisation ne constitue pas une panacée absolue, elle a été accompagnée dans la plupart des ports où elle a été réalisée d'une amélioration de la qualité des services. Par exemple, le rapport qualité/prix des services du port égyptien d'Ain Sokhna est aujourd'hui équivalent aux standards européens.
- Favoriser l'intégration du pays dans des réseaux logistiques internationaux.
- Développer la concurrence dans le secteur local des transports.
- Contribuer à la mise en place de tarifications reflétant le coût réel des infrastructures, incitant ainsi les utilisateurs à des comportements d'utilisation plus rationnels (si les autorités acceptent d'autoriser les augmentations).

Les formes d'ouverture aux investissements étrangers

Ayant pour condition préalable la libéralisation du secteur des transports, le développement des investissements étrangers peut prendre plusieurs formes différentes : privatisation de sociétés publiques ; mise en concession ou en gestion déléguée de l'exploitation d'infrastructures publiques existantes ; construction et exploitation d'infrastructures nouvelles en BOT ou BOP ; enfin, implantation de sociétés de transport et ouvertures de nouvelles lignes aériennes ou maritimes. Toutes ces opérations peuvent être éventuellement réalisées en partenariat avec des sociétés locales.

Des politiques de libéralisation d'inégale ampleur

Même s'il existe un processus général de réformes institutionnelles et de libéralisation, le mouvement est plus ou moins avancé selon les pays et les secteurs :

- Les transports maritimes et aériens, ainsi que le développement des zones d'activité industrielles et logistiques (cf. annexe 6) sont les secteurs où les évolutions sont les plus marquées. Ces évolutions sont par contre beaucoup plus limitées dans le domaine du transport terrestre.
- Par pays, on peut distinguer ceux qui ont mis en œuvre une politique graduelle plus ou moins avancée selon les cas (Israël, Maroc, Tunisie, Egypte, Turquie..), ceux qui sont sur le point de le faire (programme de privatisation en Algérie,

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

voir supra) et ceux où le mouvement de libéralisation reste encore très limité (Syrie, et dans une moindre mesure, Liban).

Les formes d'association des intérêts privés

L'éventail des options en ce domaine est très large, depuis la simple exploitation commerciale de droit commun jusqu'à la gestion déléguée d'un service public. On distingue habituellement la mise en concession d'un service déjà existant et le développement d'un nouveau service²².

Dans la concession d'un service existant, un opérateur privé se voit confier l'exploitation d'un service public en échange du respect d'un cahier des charges. Il est autorisé à utiliser pour cela un certain nombre de prérogatives publiques (expropriation...). Il est en général rémunéré par les revenus tirés de l'exploitation du service et payés par les utilisateurs, éventuellement complétés par des subventions publiques destinées à assurer l'équilibre économique du projet.

Les systèmes concessionnaires de type BOO ou BOT concernent des infrastructures nouvelles. L'entreprise privée est alors chargée, non seulement de leur exploitation, mais également de leur construction initiale. Les formes les plus fréquemment observées sont les suivantes :

²² Pour des exemples détaillés concernant ces différents types d'opérations, voir supra les monographies par pays ainsi que (infra), le paragraphe consacré à l'état des investissements étrangers dans la région MEDA.

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

- **BTO** (Built Transfer Operate). Il s'agit d'une concession pour des projets spécifiques de construction de ligne. Les infrastructures reviennent à l'opérateur public immédiatement après leur réalisation. En retour, le concessionnaire qui a mis en œuvre les infrastructures se voit octroyer une part fixe des revenus.
- **JOS** : Joint Operating Scheme. Il s'agit d'un contrat dans lequel un opérateur privé construit une part du réseau national et en assure l'exploitation, en contrepartie d'une part des revenus de l'opérateur public.
- **BOO** : Built Own Operate. Ce type de structure nécessite peu de contrainte, mis à part l'octroi d'une licence ; les infrastructures déployées demeurent la propriété des investisseurs à la fin de la période de licence.
- **BOT** : Built Operate Transfer. Les investisseurs gardent la mainmise sur le projet pour une période déterminée de plusieurs années et perçoivent une part concertée des revenus d'exploitation générés par le projet. Au terme de la concession, l'ensemble des infrastructures déployées sont transférées.

Les politiques d'ouverture aux investisseurs étrangers

Malgré une tendance très marquée à l'ouverture, le recours aux investissements étrangers reste inégal selon les pays de la région :

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

- Des restrictions spécifiques à l'accueil des investissements étrangers subsistent dans certaines activités. En Turquie, par exemple, la participation des actionnaires étrangers est limitée à 49 % dans le transport maritime.
- Même dans le cas d'activités en principe ouvertes, les incohérences et la complexité du cadre juridique créent un climat d'insécurité légale qui peut décourager les investisseurs (ex : loi sur l'investissement en Egypte, droit actuel des concessions dans les pays du Maghreb..).
- Enfin, les situations sont très différentes d'un pays à l'autre. Par exemple, si la Turquie ou Israël offrent d'ores et déjà un cadre assez ouvert dans le domaine des transports terrestres, la Syrie reste par contre beaucoup moins ouverte. Les autres pays mettent en œuvre des politiques d'ouverture progressive plus ou moins affirmées, déjà bien engagées au Maroc, plus récente en Algérie par exemple (cf. supra, monographies nationales).

Qui attirer ?

Les types de sociétés étrangères susceptibles d'investir

On peut distinguer quatre grandes familles de sociétés privées internationales actives dans le développement du transport : les constructeurs-équipementiers, les gestionnaires d'infrastructures (spécialisé dans le transport ou plus diversifiés), les bailleurs de fonds, les logisticiens/transporteurs. Ils sont souvent associés au sein de

consortium soumissionnant en réponse à un appel d'offre, chacun apportant son savoir-faire propre, mais également tirant parfois partie de cette opportunité pour se diversifier vers de nouveaux métiers.

De grande taille et très internationalisées, appartenant à des secteurs touchés par un mouvement de concentration qui conduit à une oligopolisation de l'offre, souvent intégrées verticalement (cas des compagnies de transport maritime diversifiées dans la gestion d'infrastructures portuaires), très courtisés par les Etats qui cherchent à attirer leurs investissements, ces acteurs disposent face aux pays MEDA d'un fort pouvoir de marché qui leur permettent de négocier très âprement leurs conditions d'implantation.

Les entreprises de travaux publics et les équipementiers

Leur métier de base est lié à la construction des infrastructures (selon les cas en tant que maître d'œuvre, prestataire de service ou fournisseur d'équipement et de matériaux). Cependant, elles peuvent de plus en plus fréquemment être amenées, à l'occasion par exemple d'un appel d'offres pour un projet en BOT, à participer à un consortium également impliqué dans l'exploitation proprement dite du projet. Elles opèrent ainsi une diversification de facto vers l'aval (voir les exemples de Bouygues et Lafarge en figure 15).

Figure 15. Lafarge et Bouygues dans les pays MEDA

Le groupe cimentier Lafarge (France) enregistre une forte croissance dans les pays méditerranéens, en raison du dynamisme des marchés (urbanisation, infrastructure) et d'une politique d'implantation locale (Résultat d'exploitation : + 61% au second semestre 2004 dans le bassin méditerranéen). Il est notamment présent en Egypte grâce à l'acquisition de Blue Circle, au Maroc (port de Tanger) et en Turquie. Il souhaite renforcer davantage son activité infrastructures, qui a le plus contribué à son essor dans la région au cours des années récentes.

Bouygues (France), est présent dans les pays MEDA dans les activités de construction et les matériaux (à travers la société Colas). Il a par exemple réalisé plusieurs projets majeurs au Maroc, comme la mosquée Hassan II à Casablanca, l'aéroport d'Agadir et le chantier de dépollution de la baie de Casablanca. La zone MEDA représente moins de 3% de son chiffre d'affaires total, mais l'activité y progresse rapidement, pour les mêmes raisons que Lafarge. Il cherche actuellement à y développer ses activités dans infrastructures de transport (construction et exploitation). Il participe notamment à la construction du port de Tanger et à la construction de routes.

Les gestionnaires d'infrastructures

Les opportunités offertes par le mouvement mondial de privatisation et de mise en concession de l'exploitation des infrastructures publiques a attiré des acteurs spécialisés de différentes provenances :

- Des sociétés déjà spécialisées dans la gestion des infrastructures de transport dans leur pays d'origine et qui

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

souhaitent s'internationaliser dans cette activité (ex : le Hongkongais Hutchinson...).

- Des sociétés ayant déjà une expérience de la gestion déléguée de services publics en concession, mais pour lesquelles le transport représente une activité relativement nouvelle dans laquelle elles souhaitent se diversifier (ex : Suez...). Mais des expériences négatives (Buenos Aires, Manille...) les incitent actuellement à une grande prudence.
- Des sociétés de transports-logistique désireuses de sécuriser leurs accès à des infrastructures stratégiques pour leur activité (ex : transporteurs maritimes en cours de diversification vers l'exploitation portuaire comme Maersk, cf. infra).

Transporteurs, logisticiens et messageries

Il peut s'agir de compagnies de transport et de manutention maritime comme CGM ou Maersk, de logisticiens industriels comme Gefco, Geodis ou Exel, de messageries comme Fedex, de compagnies aériennes comme Corsair (cf. exemples en annexe 2).

Attirées par le marché des transports des pays MEDA, elles y ont multiplié les implantations au cours des années récentes : création de bureaux commerciaux, location ou aménagement des lieux de stockage et de manutention, ouverture de lignes de transport régulière. Ces opérations peuvent parfois nécessiter des investissements physique importants en

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

équipements fixes (ex : grues porte-conteneurs) et mobiles (camions, bateaux, etc.).

Le processus d'implantation pour ce type d'activité est d'une nature différente que dans le domaine de l'exploitation d'infrastructures. Il s'agit en effet d'un investissement de type privé, qui ne pose pas des problèmes juridique aussi complexes qu'une mise en concession de service public (même si, dans certains cas, la limite entre les deux reste floue, du fait notamment des stratégie d'intégration verticales mise en œuvre par certains transporteurs, qui les conduit justement à s'impliquer dans l'exploitation d'infrastructures en concession). On retrouve donc ici une logique plus classique d'attraction des investisseurs privés, reposant sur la disponibilité de sites d'activité viabilisés (notamment à proximité des ports et aéroports), sur l'existence d'une main d'œuvre qualifiée, d'un environnement administratif et réglementaire attractif, mais surtout d'un marché dynamique.

Les bailleurs de fonds

Le bouclage financier des opérations d'investissement peut impliquer l'intervention de bailleurs de fonds. Ceux-ci sont la plupart des cas des organismes financiers privés (banques d'affaire, fonds d'investissements). Cependant, les acteurs publics, impliqués dans la mise en œuvre de politiques de coopération et de développement régional, sont également très présents. Il peut s'agir d'organismes nationaux (Agence française de développement) ou multilatéraux (Banque

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

mondiale, Banque arabe de développement, BEI avec le fonds européen FEMIP - voir annexe 6).

L'état des investissements étrangers dans les pays MEDA

On observe actuellement un développement assez rapide des investissements privés étrangers dans le secteur des transports des pays MEDA. D'après les données de l'observatoire MIPO, environ 20 projets par an ont été recensés au cours des années 2003 et 2004 (infrastructure et logistique, cf. figure 16, annexes 3 et 4).

*Figure 16. Quelques exemples de projets étrangers depuis 2003.
Source : MIPO/ANIMA*

1. Infrastructures

- **Privatisations** (ports, aéroports...): Société marocaine de Dragage des ports, Malta International Airport, grands programmes de privatisation en cours en Algérie (ex : CNAN)...
- **Schémas BOO ou BOT** : poste à quai conteneurs dans le Port de Radès en Tunisie, projet de Marina à Asilah au Maroc, nouvel aéroport d'Enfidah (centre-est de la Tunisie), port Tanger—Méditerranée, poste à quai pour conteneurs dans le port de Beyrouth, lignes de tramways de Jérusalem, Port des Ain Sokhna et aéroport de Marsa Allam en Egypte... Ces projets sont souvent réalisés par des consortiums pouvant rassembler des opérateurs privés et publics, des investisseurs locaux et étrangers, des industriels et des institutions financières publiques ou privées.

2. Transport et logistique

- **Privatisation** : Turkish Airlines...

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

- **Partenariats** : Royal Air Maroc/EADS, JV Exel/Zim Israël Navigation
- **Aide au développement** : participation de la SNCF à la réhabilitation du réseau ferré libanais
- **Investissements greenfield privés**
 - Lignes aériennes : Aigle Azur (France/Algérie), Star Airlines (Liban), Corsair (France/Maroc), Al Zamil (nouvelle ligne aérienne Menajet au Liban).
 - Logistique : Frans Mas (Nouvelle Agence de transport en Tunisie et en Algérie), Bayer (réseaux de stockage/distribution en Turquie), Direct Parcel Distribution et Geopost (service postal en Turquie), Flash Europe (service postal express en Tunisie)
 - Equipement : Matebal au Maroc (nouvelle filiale pour la location d'équipements portuaires).

Le cas du projet Tanger-Méditerranée, associant un consortium d'entreprises étrangères avec des sociétés industrielles et financières locales pour la construction et l'exploitation d'un nouveau port d'une capacité de traitement de 5 millions d'EVP (l'équivalent du port du Havre après la mise en service du projet Port 2000) est à cet égard exemplaire. A la mise en service de ce projet, prévue pour 2007, le sud de la Méditerranée sera doté d'un véritable hub portuaire moderne d'une dimension comparable à ceux de grands ports du nord de l'Europe.

Pour l'essentiel, ces investissements étrangers privés se concentrent pour l'instant dans trois domaines : les infrastructures portuaires, aéroportuaire et les services de

transport/logistique. Ils délaissent par contre deux autres grands domaines d'investissement : le routier et le ferroviaire. Ceux-ci, en effet, ne présentent pas les mêmes garanties en termes de recettes et de rentabilité que les précédents (tarifs et recettes directement libellés en devises fortes, clientèle de grandes sociétés solvables, etc..).

Cette situation révèle l'existence d'un certain nombre de freins structurels au développement des investissements étrangers dans les infrastructures de transport, particulièrement apparentes dans le domaine du transport terrestre, mais que l'on retrouve également pour le maritime, l'aérien et la même la logistique.

Attirer les investisseurs étrangers : comment ?

Les freins généraux à l'accueil des investissements étrangers

L'attraction des sociétés étrangères dans le domaine des transports se heurte à un certain nombre de difficultés, plus ou moins marquées selon les domaines.

De manière générale, ces acteurs seront d'autant plus incités à investir dans un projet donné que les perspectives de rentabilité y seront alléchantes, que les incertitudes sur le niveau des recettes et des dépenses imprévues (construction, exploitation) seront faibles, que la sécurité juridique et technique du projet sera assurée, que les possibilités de retrait en cas de difficulté sont bien définies (cf. figure 17).

Figure 17. Investissement, risque et pays MEDA

La question du risque constitue un élément décisif dans la décision d'un investisseur privé en infrastructures. Ce type d'investisseur procède en effet systématiquement à un arbitrage risque /rentabilité pour l'évaluation d'un projet. Les risques peuvent concerner la construction (dépassement des délais et des coûts venant gonfler les intérêts intercalaires, non-qualité, etc.) l'exploitation (niveau des tarifs et des recettes, incident technique, politique ou social, incertitudes sur le rapatriement des bénéficiaires, risque de change), enfin la liquidation de l'opération (condition de désengagement, risque d'expropriation).

Ces risques ont conduit à l'échec d'un grand nombre de projets à travers le monde : retrait de Suez de la distribution d'eau à Buenos Aires et à Manille. Les investisseurs font donc actuellement preuve d'une prudence accrue. Cette attitude concerne tout particulièrement la région MEDA : les obscurités ou incohérences du cadre juridique, les interférences politiques dans l'exploitation des infrastructures (tarifs), y sont en effet perçus par les investisseurs comme autant d'éléments d'aggravation du risque.

Or, force est de constater que sur ces différents points, les pays MEDA n'offrent pas toujours des réponses parfaitement satisfaisantes. Parmi les principales difficultés rencontrées, on peut mentionner :

- Les incohérences, incertitudes ou rigidités du cadre juridique réglementant les partenariats publics-privés et les incertitudes concernant le mode de règlement des litiges.

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

- L'inachèvement des réformes institutionnelles permettant une association des opérateurs privés étrangers à la gestion des infrastructures (privatisations, régime des concessions, statut des personnels, activités protégées ou interdites aux investisseurs étrangers...).
- Les incertitudes concernant la gestion tarifaire, les taux de change, les conditions de liquidation/cession, etc.
- L'insuffisante mise à niveau de certains opérateurs publics destinés à devenir les interlocuteurs des sociétés étrangères dans le cadre d'opérations en partenariat (gestion, technique ...).
- A cela s'ajoutent des difficultés d'ordre plus général rencontrées par l'ensemble des investisseurs étrangers dans les pays MEDA (notamment en matière de relations avec l'administration, les douanes, la sécurité juridique de l'investisseur, la complexité du cadre réglementaire, etc.

Des perspectives inégalement favorables selon les domaines

Toutes les activités liées au transport ne présentent pas la même attractivité pour les investisseurs étrangers. On peut à cet égard distinguer :

- *Ce qui est très difficile, voire impossible à financer via des partenariats public-privé* : transport public urbain (métro, trams, bus, sauf dans les pays riches à la clientèle domestique solvable); réseau TGV; réseau interurbain

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

routier ; transport aérien intérieur ; ports généralistes ; petits aéroports...

- *Ce qui peut émerger* : aéroports à gros trafic (notamment touristique)²³, ports à conteneurs, fonctions annexes (parkings sur les aéroports, catering/restauration)²⁴ ; certains liens spécialisés à péages ; liens à péage urbain (en cas d'existence d'une classe moyenne solvable), oléoducs/gazoduc. Beaucoup de projets parmi les plus intéressants ont cependant déjà été réalisés et la liste des opérations réellement attractives n'est pas indéfiniment extensible.

Par ailleurs, les sociétés étrangères peuvent se voir confier uniquement la gestion délégué d'un service (ex : contrôle des péages, exploitation d'un site existant). Cette solution peut permettre une amélioration du management tout en limitant la prise de risque financière pour l'opérateur. Elle peut favoriser le lancement ultérieur d'opérations plus

²³ Par exemple Istanbul et Antalya en Turquie ; Marrakech, Agadir, Tanger, Fes, Rabat au Maroc.

²⁴ On notera à cet égard que le périmètre de la concession accordée à l'opérateur privé sur un site donné peut être plus ou moins étendu : par exemple dans le cas d'un port, elle peut concerner la totalité du site, ou seulement une sous-fonction (ex : exploitation d'un espace de stockage, des grues, etc.) ou un sous-espace (terminal conteneur).

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

ambitieuses en familiarisant l'acteur étranger avec le pays d'accueil.

Recommandations

Découlant du diagnostic précédent, nos recommandations s'articulent autour de trois thèmes : l'amélioration de l'environnement juridique et financier des projets ; la mise à niveau globale du secteur des transports au niveau national ; enfin, le développement de la coopération régionale dans différents domaines de la politique des transports.

Améliorer l'environnement financier et juridique des projets

Destinées à améliorer le rapport rentabilité/risque des projets, ces propositions concernent notamment les points suivants :

- Mettre en œuvre une stratégie d'ensemble destinée à promouvoir les partenariats publics-privés dans deux domaines complémentaires : 1) amélioration de la gestion et du service à l'utilisateur sur les infrastructures existantes ; et 2) nouveaux projets.
- Mettre en place un cadre juridique intégré et cohérent pour les partenariats public-privé. D'une manière plus générale, améliorer l'efficacité et la transparence de l'environnement administratif et juridique des affaires.

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

- Développer des outils destinés à minimiser les risques de change (instruments de prêts sub-étatiques, prêts en monnaie locale, recettes en devises fortes...).
- Déterminer les tarifs de manière à garantir des flux de revenus suffisants pour financer le développement des services publics de transport.

Améliorer l'efficacité globale du secteur local des transports

L'investissement étranger aura d'autant plus de chances de succès qu'il s'intégrera dans un environnement technique et industriel lui-même efficient. A cet effet, les recommandations suivantes peuvent être proposées :

- Développer le secteur privé local à tous les stades de la filière (construction, équipements, transports..). Accentuer l'effort de mise à niveau des entreprises locales. Favoriser l'émergence d'acteurs privés indépendants de taille significative.
- Renforcer les capacités du secteur public local en matière de gestion, planification et réglementation, productivité, qualité de service.
- Favoriser à cet effet les transferts de savoir-faire concernant la gestion des infrastructures et des systèmes logistiques.
- Accélérer les réformes institutionnelles (mise à niveau des tarifs, privatisation, libéralisation, ouverture de nouvelles

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

activités à la concurrence, notamment dans le domaine du transport aérien : charters, low costs...).

- Améliorer l'environnement réglementaire : suppression des restrictions injustifiées ; simplification des procédures ; amélioration de la sécurité des transports.

Développer la coopération internationale

Les systèmes nationaux de transport des pays MEDA fonctionneront d'autant plus efficacement et offriront des perspectives d'autant plus favorables aux investisseurs étrangers qu'ils seront exploités et développés de manière coordonnée au niveau régional. Cette nécessité s'exprime notamment dans les domaines suivants :

- Approfondir la coopération technique et réglementaire. Harmonisation des normes techniques et des réglementations entre pays MEDA et avec l'union européenne ; intégration des espace aériens et maritimes : 1) sur le plan institutionnel, avec la mise en œuvre de la « open air policy » ; 2) sur le plan technique, avec la mise en place de l'ATM/EMAC (*Europe and Middle East Air Trafic Management*), de systèmes de transport intelligents (GNNS/Galileo).
- Définir une vision globale pour le développement intégré des infrastructures de transport dans la région méditerranéenne (voir par exemple les travaux du groupe Euromed transport ou du groupe MEDA Ten T préconisant la mise en place de 9 grands couloirs multimodaux Euroméditerranéens, cf. figures 18 et 19). Cette démarche

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

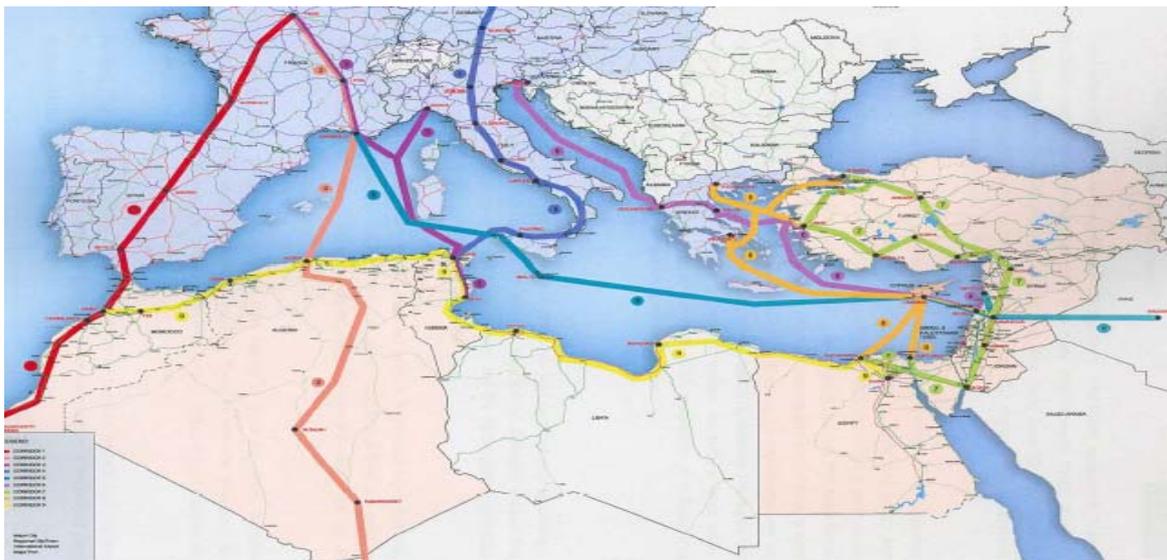
bénéficie d'un fort appui de la part de l'Union Européenne (figure 20).

Figure 18. Les propositions du groupe MEDA Ten T

Le groupe Meda Tent T, regroupant 14 partenaires du sud et du nord de la Méditerranée, préconise un développement intégré des systèmes de transport utilisant la multimodalité, à travers notamment la mise en place de systèmes d'information partagés.

Il préconise également la mise en place de 9 corridors de transport principaux en Méditerranée, sur le modèle des « autoroutes de la mer » encouragées par le programme Marco Polo de l'UE.

Figure 19. Les 9 corridors multimodaux proposés par le groupe MEDA Ten T



- Mettre en place des outils de financement spécifiquement adaptés au cas des projets internationaux, pour lesquels les systèmes de garantie des risques souverains sont actuellement déficients.

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

- Sensibiliser les investisseurs aux opportunités ouvertes dans le domaine des infrastructures. Etablir dans ce but un lien entre le plan stratégique Euromed pour les transports et le réseau des agences de promotion ANIMA.

Figure 20. Les objectifs de l'Union Européenne

L'Union Européenne, dans le cadre de sa politique euro-méditerranéenne, a affirmé sa volonté de voir mis en place un système efficace de transport multimodal air-mer pan euroméditerranéen, à travers l'amélioration et la modernisation des ports et aéroports, le développement de nouvelles liaisons terrestres et aériennes transméditerranéennes et trans-européennes. La suppression des restrictions injustifiées, la simplification des procédures, l'amélioration de la sécurité maritime et aérienne, l'harmonisation des règles environnementales à un niveau élevé, y compris un contrôle plus efficace de la pollution due aux transports maritimes et un système harmonisé de gestion du trafic.

Elle appuie également la création de liaisons terrestres Est-Ouest sur les rives Sud et Est de la Méditerranée et la connexion des réseaux de transports méditerranéens au réseau transeuropéen, de manière à assurer l'interopérabilité. Un important projet financé par l'UE est consacré à la mise à niveau des infrastructures MEDA, avec une forte participation du secteur privé, dans la perspective de la zone de libre échange Euromed prévue en 2010 (système de fret, accès aux ports, conteneurisation, roll-on/roll-off, transport passagers).

Annexes

Annexe 1. Indications bibliographiques

Acherki S. 2005, Infrastructures Maroc, document de travail, séminaire des économistes ANIMA, Marseille, avril

Apotheloz C. et de Saint-Laurent B., 2004, « Investir dans la région MEDA : pourquoi, comment ? », *Etude ANIMA n°12*

Arndt M., 2004, "Transport infrastructure financing", *European development bank*, Euromediterranean Transport Forum, 5h meeting, Bruxelles, décembre

Ballis A., 2004, "Cross border market structure and multi-modal transport chain", *Euromed transport project*, Euromediterranean Transport Forum, 5th meeting, Bruxelles, décembre

Baillis A., "Transport logistics", *Euromed transport project*, Euromediterranean transport forum, 5th meeting, Bruxelles, décembre

Barbieux Ch., "Private sector participation and adaptation of adequate regulatory frameworks", *Euromed transport project* Euromediterranean Transport Forum, 5th meeting, Bruxelles, décembre

Burgess P., 2004, "Overview of funding options for transport infrastructure", *Euromed Transport Pr*, Euromediterranean Transport Forum, 5th meeting, Bruxelles, decembre

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

Cancalon F., 2004, Trade patterns and transport flows, *Euromed transport project*, Euromediterranean Transport Forum, 5th meeting, Bruxelles, décembre

Cancalon F., 2004, "Regional cooperation & coordination mechanisms", *Euromed transport project*, Euromediterranean Transport Forum, 5th meeting, Bruxelles, décembre

El Yacoubi Y. (et alii), *les infrastructures de transport dans les pays MEDA*, Université Dauphine Paris-IX, ronéo

Equipe ANIMA, 2005, «Les privatisations dans les pays MEDA », *Etude ANIMA n° 19*

Euromed Transport Project, 2004 "South-south and hinterland relations – land transport", 2004 Euromediterranean Transport Forum, 5th meeting, Bruxelles, décembre

Femise, 2005 (à compléter)

Hatem F., 2006, « Le secteur agro-alimentaire dans la région euro-méditerranéenne », *étude ANIMA n°16*, novembre

Kostianis D., 2004, "Maritime and port sector", *Euromed transport projects*, Euromediterranean Transport Forum, 5th meeting, Bruxelles, décembre

Meda ten-T, 2004, "Nestear", Euromediterranean transport forum, 5th meeting, Bruxelles, décembre

M'Khinini I., 2004, *Les investissements étrangers dans les infrastructures de transport des pays MEDA*, AFII, roneo

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

Perez P. et de Saint-Laurent B., 2004, *Image de la région MEDA pour les investisseurs*, Etude ANIMA n°4

Tal D., 2005, *Infrastructure in Israël*, document de travail, séminaire des économistes ANIMA, Marseille, avril

Watson P., 2004, "Mediterranean transport infrastructure network project", *Euromed Transport Project*, Euromediterranean Transport Forum, 5th meeting, Bruxelles, décembre

Annexe 2. Quelques exemples de sociétés de transport international actives dans les pays MEDA

FEDEX (USA) a pour activité principale la messagerie, c'est à dire le transport de lettres et de colis légers. Il cherche depuis quelques années à renforcer ses positions dans les pays MEDA, dans le cadre d'une stratégie de mise en place d'un réseau mondial intégré (connexion en 2002 des réseaux EuroOne et AsiaOne). Le site français de Roissy sert de hub pour le trafic de la région MEDA.

GEFCO (France), filiale du groupe PSA, est spécialisé dans la logistique industrielle, notamment automobile. Il suit depuis 10 ans ses clients (automobile, textile, high tech) dans les pays MEDA. Il est présent dans les principaux pays de la région (Maghreb notamment) et développe des réseaux logistiques destinés à assurer des flux de transport internationaux croisés : Skystream, (Paris-Dubaï), Oceanstream (Turquie / Espagne ; Turquie / Maroc / Italie / Israël) Landstream (Maghreb). Il développe des flux Maghreb / Etats-Unis via Marseille et Barcelone. Il dispose de hubs internationaux à Madrid, Barcelone, Marseille, Gènes, Istanbul, Izmir.

GEFCO développe également des partenariats avec des sociétés locales. Il a par exemple mis en place en juillet 2004 un partenariat avec la compagnie algérienne de transport maritime SBC (Shipping Brooker Company) pour assurer l'exploitation et rechercher des rechargements vers l'Europe.

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

Ce partenariat, associé à des changements de process sur le trajet Vitrolles Marseille permet de réduire considérablement le temps de transports de produits industriels entre l'Algérie et la France.

EXEL est présent en Turquie, en Egypte, en Grèce ainsi que dans les trois pays du Maghreb et dans une moindre mesure en Israël.

Annexe 3. Les investissements étrangers dans le secteur transport dans la région MEDA (2003-2006)

L'exploitation brute de la base de données MIPO de l'AFII (figure 21) met en évidence les faits suivants :

- On recense une vingtaine de projets par an en moyenne, avec un pic en 2005.
- Les pays du Maghreb (Maroc et Algérie notamment) ont attiré près de 58 % des projets. Au Proche-Orient, les projets sont concentrés sur trois pays (Turquie, Egypte et Liban. Ils ne sont pas contre très peu nombreux à Chypre, à Malte et en Syrie.

Figure 21. Répartition des projets par année et pays de destination (Source : base MIPO/ANIMA)

Destination	2003	2004	2005	2006 ²⁵	Total
Algérie	2	3	7	1	13
Chypre			1		1
Égypte		1	5	1	7
Israël	1		1		2
Jordanie		1	3		4
Liban	1	2	3		6
Malte		1	1		2
Maroc	3	5	8	6	22

²⁵ Six premiers mois.

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

Destination	2003	2004	2005	2006 ²⁵	Total
Syrie		1			1
Tunisie	2	1	3		6
Turquie	1	2	4		7
Total	10	17	36	8	71

- Concernant les pays d'origine, plus de 50% des projets sont le fait de firmes ouest-européennes, la France occupant la première place. A noter cependant un nombre non négligeable de projets originaires des pays du Golfe, à destination notamment du Liban et de l'Egypte (figures 322 et 23).

Figure 22. Répartition des projets par année et pays d'origine (Source : Base MIPO/ANIMA)

Origine	2003	2004	2005	2006	Total
Etats-Unis	1	1	2		4
Total AM.NORD	1	1	2		4
Hong-Kong			1		1
Singapour			1		1
Taïwan			1		1
Total AUTRES			3		3
Allemagne		2	3	2	7
Danemark		1	1		2
Espagne	1				1
France	5	7	13	3	28
Grèce			1		1
Italie			1		1
Norvège	1				1
Pays-Bas	1	1			2

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

Origine	2003	2004	2005	2006	Total
Portugal			1		1
Royaume-Uni	1				1
Suède				1	1
Suisse		1	1	1	3
Total EUROPE	9	12	21	7	49
Algérie		1			1
Arabie Saoudite		1			1
Émirats Ar. Unis		1	5		6
Koweït			1		1
Liban		1			1
Maroc			2		2
Qatar			1		1
Tunisie				1	1
Turquie			1		1
Total MENA		4	10	1	15
Total	10	17	36	8	71

Figure 23. Répartition des projets par région d'origine et pays de destination 2003-2006 (source : MIPO)

Origine	AM.NORD	AUTRES	EUROPE	MENA	TOTAL
Destination					
Algérie	2		11		13
Chypre			1		1
Égypte	1	2	1	3	7
Israël			2		2
Jordanie			2	2	4
Liban			3	3	6
Malte			2		2
Maroc			21	1	22

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

Origne Destination	AM.NORD	AUTRES	EUROPE	MENA	TOTAL
Syrie				1	1
Tunisie			4	2	6
Turquie	1	1	2	3	7
Total	4	3	49	15	71

- L'essentiel des projets recensés s'oriente vers les services de transport et la logistique plutôt que vers les infrastructures (figure 24).

Figure 24. Répartition des projets par sous secteur et pays de destination (Source : Base MIPO/ANIMA)

Secteur Destination	Infrastr.	Transp.	Total
Algérie	6	7	13
Chypre	1		1
Égypte	4	3	7
Israël		2	2
Jordanie		4	4
Liban	1	5	6
Malte	2		2
Maroc	6	16	22
Syrie		1	1
Tunisie		6	6
Turquie	1	6	7
Total	21	50	71

Annexe 4. Liste des projets en infrastructures, transports et logistique dans les pays MEDA 2003-2006 (Source : MIPO)

Année	Société	Origine	Destinat.	Projet
2003	Bouygues	France	Maroc	Bouygues remporte un contrat pour la construction du port Tanger-Méditerranée au Maroc
2003	Matebat	France	Maroc	Ouverture d'une filiale de location de grues à Casablanca
2003	Fundic. Caetano	Espagne	Maroc	Création d'une joint venture à Tanger
2003	EasyLink	États-Unis	Turquie	EasyLink ouvre un bureau de représentation à Istanbul, Turquie
2003	Aigle Azur	France	Algérie	Aigle Azur ouvre en octobre 2003 les lignes Paris-Tamanrasset et Paris-Djanet
2003	Star Airlines	France	Liban	Star Airlines, filiale de Look Voyages, prévoit d'ouvrir des vols réguliers vers Beyrouth en décembre 2003
2003	Esdi	France	Tunisie	Esdi European Line externalise en Tunisie
2003	Wilh. Wilhelmsen ASA	Norvège	Algérie	Ouverture en Algérie d'une bureau d'agence maritime
2003	Frans Maas	Pays-Bas	Tunisie	Implantation d'une agence de transport en Tunisie
2003	Exel	Roy. Un.	Israël	Création de la joint venture MPL avec Zim Israel Navigation et Zeevi Holding
2004	Maersk-Akwa	Danemark	Maroc	La multinationale "Maersk-Akwa" a remporté l'appel d'offres du premier terminal à conteneurs du port de Tanger
2004	Alstom	France	Algérie	(Fourniture) Alstom a décroché un contrat avec les chemins de fer algériens

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

Année	Société	Origine	Destinat.	Projet
2004	SNCF	France	Liban	SNCF International vient de créer une nouvelle société SNCFI Middle East, en association avec le groupe Razin
2004	CMA-CGM	France	Malte	L'armement marseillais CMA-CGM prend le contrôle du terminal de Malta Freeport
2004	CNAN Group	Algérie	Turquie	Création de la filiale Turquie - Moyen-Orient de la compagnie algérienne de navigation
2004	DHL	Allemagne	Jordanie	La compagnie a choisi Amman comme nouveau centre régional pour desservir les pays du Levant
2004	DHL Aviation Maroc	Allemagne	Maroc	DHL Aviation Maroc vient de porter son capital de 1,2 à 3 millions d'euro
2004	Al-Zamil / Gulf Finance House	Ar.Saoud.	Liban	Le groupe devient actionnaire de Menajet, une nouvelle compagnie d'aviation
2004	Gulf Arab Agency	EAU	Égypte	Ouverture d'un bureau en avril 2004 pour faciliter les opérations maritimes commerciales et de transit
2004	United Parcel Service	EU	Algérie	L'entreprise vient de lancer un service de courrier express mondial depuis l'Algérie
2004	NMPP	France	Maroc	Les NMPP prennent totalement le contrôle de la Sochepresse
2004	RATP	France	Maroc	(Fourniture) L'entreprise va gérer le réseau de bus de Casablanca avec la société marocaine M'Dina Bus
2004	Ratp	France	Maroc	(Pré-projet en doublon) M'Dina Bus, dont la RATP est actionnaire, a pris la relève de la RATC pour gérer un réseau de bus à Casablanca

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

Année	Société	Origine	Destinat.	Projet
2004	Flash Europe	France	Tunisie	L'entreprise de messagerie rapide s'apprête à ouvrir une agence à Tunis
2004	Taxi aérien	Liban	Syrie	Création d'une société aérienne syro-libanaise mixte « le Taxi aérien »
2004	Frans Maas	Pays-Bas	Algérie	Le groupe de transport et logistique néerlandais Frans Maas élargit son réseau en Europe de l'Est et Afrique du Nord
2004	Kuehne + Nagel	Suisse	Turquie	Le groupe de transport et logistique finalise la construction d'une nouvelle plate-forme à Istanbul
2005	DP World	EAU	Turquie	L'entreprise achète du terrain dans le nord de la Turquie pour y construire un port conteneur
2005	Portek	EU	Algérie	La compagnie détient désormais 49% des parts d'un joint venture avec l'Entreprise Portuaire de Béjaia
2005	JLM Industries Inc.	EU	Égypte	L'entreprise a annoncé sa participation à la construction et au management d'un terminal chimique à Alexandrie
2005	Bonna Sabla	France	Algérie	Prise de participation dans le capital de la filiale Trans canal centre/Hydro canal
2005	CMA CGM	France	Algérie	CMA-CGM va investir 160 millions d'US\$ dans des projets de ports à conteneurs et ports secs à Alger, Oran et Djidjelli
2005	Sagebat	France	Algérie	Le groupe français d'études du BTP ouvre une filiale en Algérie
2005	Safmarine	France	Chypre	Safmarine s'établit à Chypre
2005	CMA CGM	France	Malte	Le groupe va investir 10 millions d'euros dans le port de MarsaDock
2005	Bourbon	France	Maroc	Bourbon a obtenu le contrat de concession des services de remorquage dans le futur port de Tanger

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

Année	Société	Origine	Destinat.	Projet
2005	Sofilog	France	Maroc	Sofilog vient de créer un parc logistique de 23 hectares à Casablanca pour 18 millions d'euros
2005	Hutchison Ports Holdings	HK	Égypte	Le principal opérateur de port mondial a accepté de développer et de prendre en charge 2 terminaux
2005	Eurogate-Contship	Italie	Maroc	L'entreprise alliée à CMA CGM et à MSC a remporté la concession du deuxième terminal à conteneurs du Port Tanger-Méditerranée
2005	Al-Rabata	Koweït	Égypte	L'Égypte et le Koweït vont investir 1 milliard d'US\$ dans un port de conteneur à Damietta
2005	BTP Refer	Portugal	Algérie	L'entreprise envisage de créer une société mixte en Algérie pour réhabiliter près de 1 500 km de chemins de fer
2005	Inconnu	Taiïwan	Égypte	Une entreprise taiwanaise veut investir 94 millions d'euros sur la rive est de Port Saïd avec les autorités locales
2005	DHL	Allemagne	Jordanie	DHL va ouvrir un hub régional de 4,000 m ² à l'aéroport Queen Alia
2005	TUI	Allemagne	Maroc	3 entreprises marocaines se sont jointes à TUI pour créer une nouvelle compagnie aérienne
2005	Lufthansa	Allemagne	Turquie	L'entreprise a racheté pour 1,8 millions d'euros Lufthansa Çađrđ A. ^a . en 2004
2005	Maersk Logistics	Danemark	Maroc	L'entreprise a inauguré l'extension de son entrepôt sous douane, situé à Aïn Harrouda
2005	Al Abraj	EAU	Jordanie	La société d'investissement émirati Al Abraj vient d'acquérir 80% de Jordan Aircraft Maintenance Limited

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

Année	Société	Origine	Destinat.	Projet
2005	Aramex	EAU	Jordanie	L'entreprise a l'intention de doubler sa capacité à l'aéroport d'Amman
2005	Aramex	EAU	Liban	Ouverture récente d'un centre dans la zone franche du port de Beyrouth
2005	Al Kabidha	EAU	Tunisie	Prise de participation au capital de la société Karthago Airlines
2005	Chrono post	France	Algérie	Création d'une nouvelle filiale de Chronopost en Algérie sous forme de joint venture
2005	Fedex	France	Algérie	Falcon Express (Fedex) vient d'obtenir l'autorisation d'exercer en Algérie
2005	Alstom	France	Israël	Réalisation et exploitation du futur tramway de Jérusalem pour 700 millions d'US\$
2005	Chrono post	France	Maroc	Une nouvelle agence Chronopost International à Marrakech
2005	Logesta	France	Maroc	La filiale du groupe Altadis spécialisée dans le transport s'implante au Maroc et investit 3 millions d'euros
2005	Geodis	France	Tunisie	Présent depuis 10 ans en Tunisie, Géodis y crée une filiale
2005	Intralot	Grèce	Égypte	Le leader mondial des solutions pour les paris et les casinos va prendre en charge le développement de la poste égyptienne
2005	Royal Air Maroc	Maroc	Liban	Royal Air Maroc lance une nouvelle liaison Casablanca-Beyrouth
2005	Royal Air Maroc	Maroc	Turquie	Un bureau de la RAM vient d'ouvrir ses portes à Istanbul
2005	Qatar Airways	Qatar	Tunisie	Qatar Airways s'est implantée à Tunis et ouvrira un vol direct Tunis- Doha

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

Année	Société	Origine	Destinat.	Projet
2005	Nol group	Sing.	Turquie	Le groupe a créé une filiale, APL Transportation & Logistics Ltd Sti, pour gérer ses activités turques
2005	Mediterranean Shipment Company	Suisse	Liban	L'entreprise a signé un accord avec le port pour faire du transbordage de produits d'extrême orient vers le le monde arabe
2005	Turkish Airlines	Turquie	Maroc	Turkish Airlines ouvre un bureau à Casablanca et lance la ligne Casablanca-Istanbul
2006	DHL	Allemagne	Maroc	L'entreprise DHL vient de se doter d'une nouvelle agence à Tanger
2006	Jet 4 you	Allemagne	Maroc	Une nouvelle compagnie aérienne low-cost baptisée "Jet4you" vient d'être créée au Maroc dans le but de diversifier l'offre en matière de transport aérien
2006	Aigle Azur	France	Maroc	La compagnie aérienne française Aigle Azur va développer ses activités au Maroc
2006	Gefco	France	Maroc	L'entreprise de transport français Gefco s'est implanté au Maroc
2006	ID Logistics	France	Maroc	ID logistics va créer ID Logistics Maroc (IDL), société spécialisée dans la logistique internationale, la gestion globale de la supply chain
2006	NYK Reefers	Suède	Maroc	Le transporteur maritime a ouvert un bureau à Casablanca
2006	Swissport	Suisse	Algérie	Union Bank crée avec Swissport, leader mondial du secteur, un joint-venture spécialisé dans les prestations aéroportuaires
2006	Karthago Airlines	Tunisie	Égypte	Karthago Airlines va créer en Egypte une nouvelle entreprise de charter

Annexe 5. L'aménagement des zones d'activité et le rôle des investisseurs étrangers

Le développement des zones d'activité industrielles et logistique a des liens très forts avec celui des infrastructures de transport. D'une part, leurs rôles sont très complémentaires (le stockage/conditionnement des produits constituant des étapes importantes de la « supply chain ») ; d'autre part, ces zones sont souvent situées à proximité immédiate des sites de transport (port, aéroports nœuds routiers et ferroviaires) ; enfin, leur construction et leur exploitation posent des problèmes assez similaires (importance des travaux publics initiaux, exploitation d'un site caractérisé par d'importants volumes de transit, association sur un même lieu d'infrastructures publiques et d'utilisateurs privés). Il n'est donc pas étonnant, que ce type de projet ait donné lieu à des partenariats publics-privés très similaires à ceux observés dans les infrastructures de transport. On mentionne ci-dessous quelques exemples marquants de ce type de montage.

Maroc. La zone franche de Tanger-Méditerranée, créée en 1994, est l'une des plus anciennes de la région. Elle offre actuellement 345 ha de terrains viabilisés (1300 prévus). Elle est dédiée aux entreprises tournées vers l'exportation, auxquelles elle offre des avantages administratifs, douaniers, fiscaux (exonération d'impôt sur les sociétés les 5 premières années puis passage à au taux de 8,75 %), des soutiens à

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

l'investissement dans certains secteurs prioritaires (fonds de soutien Hassan II).

Initialement confiée à une autorité publique, l'exploitation de la zone a été concédée au privé en 1999 (société TFZ). Celle-ci délivre les autorisations de construction et d'installation. Le nombre d'entreprises présentes est passé de 22 à 180 entre 1999 à 2004. Le nombre d'emplois atteint aujourd'hui 23 000. On note une bonne progression des projets après un fléchissement en 2002/2003.

Plusieurs facteurs devraient favoriser le développement futur de la zone : offre locale de main d'œuvre qualifiée et spécialisée (formation aux métiers de la logistique assurée par l'université de Tanger) ; mise en service de l'autoroute Casablanca-Tanger et surtout du nouveau port de Tanger-Méditerranée en 2007.

L'Égypte offre actuellement de nombreuses zones franches à proximité des aéroports et ports du pays. Plus de 150 000 personnes y travaillent actuellement. Cependant, la mise en application progressive des accords de l'OMC va réduire les avantages (douaniers notamment) dont bénéficient ces zones. D'où la nécessité d'améliorer la qualité de l'offre. Afin de valoriser le potentiel du Canal de Suez, deux grands projets de zones d'activité sont en cours, l'un dans le port de Ain Sokhna, dans le nord-ouest du golfe de Suez, l'autre à Port Saïd est, sur le débouché Méditerranéen du Canal.

En Jordanie, la zone économique spéciale d'Aqaba a été créée en 2001. Elle vise à développer simultanément le potentiel touristique, logistique et industriel du port d'Aqaba, situé à proximité immédiate de 4 pays (Israël, Jordanie, Egypte, Arabie Saoudite) et susceptible de jouer un rôle de poumon économique pour l'ensemble du Machrek. Un plan d'ensemble a été mis en place à cette fin, avec le développement d'infrastructures modernes, un système d'aides et un cadre réglementaire libéral (accord QIZ de libre accès conditionnel au marché des Etats-Unis). L'aéroport King Hussein d'Aqaba est doté de terminaux passager et cargo modernes, et ouvert à la concurrence. Il est prévu de le privatiser. Le port d'Aqaba connaît également un développement, avec une zone industrielle et logistique de 3 hectares. Le projet est géré par un organisme autonome, le Akaba Free Zone Authority (ASEZA) qui offre un guichet unique aux investissements. L'activité est actuellement en forte croissance.

Annexe 6. Les interventions de la BEI dans le secteur des transports des pays MEDA

Financements « transport » de la BEI

Algérie. Financement de sections de l'autoroute trans-algérienne est-ouest.

Jordanie. Prêt de 26 millions d'euros pour la construction du premier tronçon du périphérique d'Amman.

Liban. Participation à la reconstruction du port commercial de et de l'aéroport international Beyrouth, à la modernisation des installations de navigation aérienne ainsi que de sections de l'axe routier Beyrouth-Tripoli.

Malte. Participation au financement de la construction d'un nouveau terminal aéroportuaire et de l'extension du port de la Valette.

Maroc. Parmi les projets récents on peut mentionner : l'aide à la construction et la réhabilitation de routes rurales dans les provinces du Nord ; les prêts pour la construction des autoroutes Rabat-Fès et Rabat-Tanger ; les diverses contributions à la modernisation ou la construction d'infrastructures portuaires.

Tunisie. Prêt de 45 millions d'EUR à la Société des Transports de Tunis pour étendre de 5 Km la ligne n°4 du métro léger de Tunis vers le campus La Manouba, pour accroître la capacité du métro léger de Tunis sur son tronçon

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

central, pour rénover l'infrastructure de la ligne TGM et pour acquérir le matériel roulant nécessaire.

Turquie. La BEI investit actuellement en moyenne 1,5 à 2 milliards par an dans ce pays. Parmi les projets récents, on peut mentionner à titre d'exemple ; un prêt pour la rénovation de deux routes nationales situées sur les grands axes reliant le Nord-Ouest du pays au Sud et à la région orientale de la mer Noire (2003) ; un prêt de 200 millions d'euros pour la réalisation d'un tunnel sous le Bosphore, première liaison ferroviaire fixe entre les réseaux européen et asiatique (cout total du projet : 650 millions d'euros)

Le rôle de la FEMIP

Le programme FEMIP (Facilité Euromed d'investissement et de partenariat), géré par la BEI, a pour objet de favoriser la mise à niveau des économies des pays MEDA dans la perspective de la création de la zone de libre échange euroméditerranéenne en 2010. Elle a pour principale priorité le développement du secteur privé (en particulier des PME et de l'investissement étranger direct) ainsi que l'appui aux projets concourant à la création d'un climat propice à l'investissement privé (infrastructures économiques, projets dans les secteurs de la santé et de l'éducation). Ses principaux instruments sont les prêts et garanties, les systèmes de partage des risques et les contrats d'assistance technique.

La FEMIP dispose dans ce but de ressources au titre des mandats euro-méditerranéens existants, de capitaux à risques

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

provenant du budget de l'UE, ainsi que de ressources d'assistance technique et d'aide à l'investissement apportées par l'Union. Son budget sur la période 1998-2003 s'est élevé à 8 milliards d'euro, dont 20 % consacrés aux infrastructures de transport, soit environ 1,6 milliards d'euros. Le programme FEMIP renforcé devrait accroître cet effort en liaison avec les priorités identifiées par le groupe MEDA-transports

A titre d'exemple, la Turquie a reçu de l'aide de la part de la BEI, dans le but de préparer son entrée dans l'UE, une somme de 450 millions d'euros titre d'un Programme d'action spécial pour la période 2001-2004. Ces fonds sont destinés à appuyer des investissements dans les infrastructures, en particulier celles qui contribuent à améliorer les liens avec l'UE, dans l'industrie, ainsi que dans les petites et moyennes entreprises (PME), et, le cas échéant, les investissements dans des installations techniques qui facilitent le fonctionnement de l'Union douanière entre l'UE et la Turquie. De même Chypre a reçu la somme de 50 millions d'euros de manière à pouvoir se préparer au changement organisationnel qu'impliquer son adhésion à l'UE. Quant à la Syrie, elle bénéficie d'une aide pour la reconstruction de ses ports (ex : prêt de 50 millions d'euros accordé en mai 2003 par la BEI pour préparer la modernisation et l'extension du port de Tartous).

Quant au Fonds d'assistance technique de la FEMIP, il a été créé en juillet 2003 dans le cadre du renforcement du rôle confié à la BEI pour appuyer le développement des

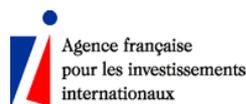
Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

partenaires MEDA dans le cadre du processus de Barcelone. Il doit contribuer à accélérer et à améliorer la préparation et la mise en œuvre de projets d'investissement dans le bassin méditerranéen. Le Fonds dispose d'une enveloppe de 105 millions d'euros pour des aides non remboursables en faveur de l'assistance technique d'ici 2007.

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA



ANIMA
Réseau Euro-Méditerranéen
des Agences de Promotion
des Investissements



ANIMA est un projet européen qui consiste à aider 10 pays du Sud de la Méditerranée et du Proche-Orient partenaires de l'UE (Pays "MEDA" : Algérie, Autorité Palestinienne, Egypte, Israël, Jordanie, Liban, Maroc, Syrie, Tunisie, Turquie), plus Chypre et Malte (à présent membres de l'UE), à se doter de stratégies et d'outils d'attraction des investissements étrangers. L'Agence Française pour les Investissements Internationaux (AFII), assistée par l'ICE (Italie) et la Direction des Investissements (Maroc), conduit le projet, financé par l'Union Européenne, Programme MEDA. La Ville de Marseille, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et l'Agence Française pour les Investissements Internationaux ont également contribué à l'édition de cette étude.

Les investissements étrangers en transport dans la région MEDA

NOTES & ETUDES N°18 /Septembre 2006

Le secteur du transport joue un rôle fondamental dans le développement économique des pays MEDA. Qu'il s'agisse du commerce extérieur, du tourisme, de l'essor des grandes métropoles ou du désenclavement des régions rurales, l'existence d'infrastructures et de services de transport efficaces joue à tous les stades un rôle décisif.

Malgré quelques réalisations notables, la situation actuelle est à cet égard loin d'être satisfaisante et appelle dans les années à venir un effort accru d'investissement physique et de modernisation des méthodes de gestion, qu'il s'agisse des infrastructures ou des réseaux logistiques.

Les entreprises étrangères peuvent à cet égard jouer un rôle important. Elles ont d'ailleurs déjà commencé à le faire, attirées par un début d'ouverture et de libéralisation, plus ou moins avancé selon les pays.

Pour que ce mouvement se poursuive et s'amplifie, il est nécessaire d'offrir à ces firmes étrangères des opportunités d'affaires, des perspectives de rentabilité, et un environnement légal, technique et administratif plus attractif.

● *Fabrice Hatem, responsable des études du programme ANIMA au sein de l'Agence Française pour les Investissements Internationaux (AFII), professeur associé à l'Ecole de management de Normandie, a coordonné cet ouvrage collectif, réalisé avec des contributions de l'équipe ANIMA et des API MEDA.*

www.animaweb.org