



Investissements prioritaires pour le développement de la logistique en Méditerranée



ANEMA Investment Network
Ensemble pour une Méditerranée compétitive
Together for a competitive Mediterranean
معاً من أجل تنافسية المتوسط



ASCAME
جمعية غرف التجارة والصناعة للبحر المتوسط



MedAlliance

BUSINESSMED

Union of Mediterranean Confederations of Enterprises
Union Méditerranéenne des Confédérations d'Entreprises



EUROCHAMBRES

ACCIO

CIDEM | COPCA



Generalitat
de Catalunya



ADVANCED LOGISTICS GROUP

Investissements prioritaires pour le développement de la logistique en Méditerranée

Etude n° 4
Septembre 2009

Table des matières

Introduction	3
Contexte.....	3
Objectifs du projet.....	3
Méthodologie.....	4
Analyse de la logistique actuelle des transports entre Europe et Afrique du Nord	7
Contexte économique.....	7
Infrastructures de transport	16
Services de transport en Afrique du Nord	20
Services maritimes	20
Services logistiques.....	25
Inventaire des principaux investissements réalisés dans le transport maritime	27
L'investissement portuaire en Afrique du Nord	27
Inventaire de l'infrastructure portuaire	29
Le futur de l'investissement en infrastructures dans la région.....	44
Diagnostic du système de transport dans la région euro-méditerranéenne	45
Positionnement compétitif	45
Diagnostic du système de transport	49
Infrastructures portuaires.....	49
Infrastructures terrestres.....	49
Services logistiques et transport	50
Cadre légal et institutionnel	51
Recommandations et opportunités d'investissements	53
Méthodologie.....	53
Analyse par pays.....	54
Maroc	54
Algérie.....	56
Tunisie.....	57
Egypte	58
Synthèse.....	58

Références

Cette publication a été produite avec le soutien du programme Invest in Med. Son contenu relève de la seule responsabilité d'Advanced Logistics Group-ALG S.A. et ne peut en aucun cas être considéré comme reflétant les vues de la Commission Européenne.

ISBN 978-2-915719-34-5 EAN 9782915719345 ISSN 1958-0835

© ALG/Copca/ Invest in Med 2009. Reproduction interdite sans autorisation expresse. Tous droits réservés

Auteurs

- Rédacteurs de l'étude : Jérémie Martín-Puerta et Rossend Bosch (Advanced Logistics Group-ALG S.A.)
- Cette étude a été définie conjointement par Copca/Acc10 et ANIMA dans le cadre du programme Invest in Med. Les diverses versions ont été vérifiées par Frédéric Subirats (Acc10). Bénédicte de Saint-Laurent (ANIMA) a assuré une relecture complète, un travail éditorial (français) et ajouté certaines contributions techniques.
- Acc10, Invest in Med, ANIMA et tous les partenaires impliqués ne peuvent être tenus responsables des données fournies. Toute erreur ou imprécision devrait être signalée à info@invest-in-med.eu.



www.invest-in-med.eu





Introduction

Contexte

L'étude « Investissements prioritaires pour le développement de la logistique en Méditerranée » s'inscrit dans le cadre du projet Invest in Med, dont l'objectif est de promouvoir des actions concrètes visant à :

- Promouvoir les investissements européens dans la région et développer les relations entre les deux rives de la Méditerranée ;
- Favoriser une augmentation des volumes et de la qualité des flux d'investissement ;
- Développer les alliances entre entreprises ;
- Favoriser le commerce au niveau méditerranéen pour contribuer à un développement économique stable de la région.

Invest in Med est mené par le consortium MedAlliance, conduit par ANIMA Investment Network en partenariat avec ASCAME, BUSINESSMED, EUROCHAMBRES, Euroméditerranée, GTZ et l'ONUDI.

Les pays concernés par le projet sont les 27 pays de l'Union Européenne, et les 9 pays de la rive sud de la Méditerranée participant à la politique de voisinage (Algérie, Egypte, Israël, Jordanie, Liban, Maroc, Autorité Palestinienne, Syrie et Tunisie).

Invest in Med a été lancé en avril 2008, pour une durée de 36 mois, doté d'un budget de 12 millions d'euros, cofinancé à hauteur de 75% par la Commission européenne.

Objectifs du projet

Le projet est né du constat que, pour les pays du Maghreb (Maroc, Algérie, Tunisie) et pour l'Egypte, il existe un potentiel important de progression de l'efficacité de leurs systèmes logistiques. Pour ces pays, largement intégrés à l'économie mondiale, cette marge de progression se traduit par un handicap par rapport aux pays qui les concurrencent sur les mêmes segments de marché, car elle affecte la compétitivité de leurs exportations.

Cela a pour conséquence directe de limiter l'attractivité de ces pays pour les investisseurs industriels internationaux, qui craignent de voir leurs marges réduites par les surcoûts qu'impliquent les inefficiences des services logistiques.

Ces inefficiences impliquent également un surcoût que doivent supporter les populations de ces pays, et une limitation à la progression de leur niveau de vie.

Cette étude se concentre sur les pays du Maghreb et l'Égypte (Maroc, Algérie, Tunisie, Égypte, appelés par la suite pays MATE), et a pour objectif d'identifier des opportunités d'investissements à même d'avoir un impact direct positif sur l'amélioration de la logistique en Méditerranée.

Méthodologie

Au cours de la première étape, l'étude effectue une analyse du contexte macroéconomique des pays étudiés, en se focalisant en particulier sur leur secteur extérieur et sur les relations commerciales établies avec l'Union Européenne. Cet état des lieux est un premier pas nécessaire afin de caractériser les marchés locaux et les flux de marchandises internationaux, lesquels conditionnent l'état de la demande de services logistiques.

Cette analyse préliminaire comprend également un état des lieux de l'offre logistique dans la région, en se focalisant particulièrement sur l'infrastructure portuaire, qui constitue un point de passage obligé pour la majorité des exportations et importations des pays concernés, et a un impact direct sur l'efficacité et les coûts de la chaîne logistique.

L'analyse de l'offre comprend également une étude de l'implantation des opérateurs logistiques dans chacun des pays étudiés, car celle-ci constitue généralement un indicateur représentatif de la maturité du marché concerné. En effet, la présence d'opérateurs internationaux est à la fois le signe de bonnes conditions d'accueil pour l'implantation d'entreprises étrangères, et de l'existence d'un marché attractif, soit du fait de sa taille (population, PIB), soit du fait du niveau de développement et d'exigence des entreprises demandeuses, en ce qui concerne la qualité des services logistiques dont elles ont besoin.

La seconde étape porte une attention toute particulière sur les investissements en infrastructures réalisés dans la région, en particulier sur

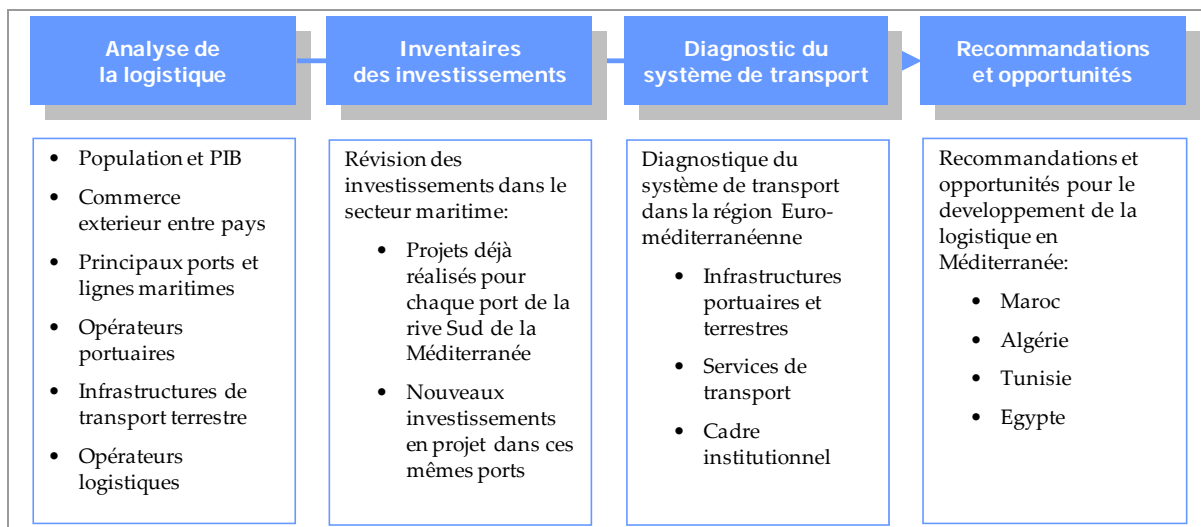
les infrastructures portuaires, ainsi que sur les principaux projets en cours de réalisation. Au cours des dernières années, les pays de la rive Sud de la Méditerranée ont en effet connu une vague d'investissements et de projets d'infrastructures de grande ampleur, et d'autres sont en prévision dans un proche avenir, générant des opportunités.

Une fois établi cet inventaire, la troisième étape consiste en un diagnostic de la compétitivité et de la situation du système de transport dans les pays étudiés, concentrant l'analyse sur trois éléments clés de leur système logistique : les infrastructures, les services, et le cadre institutionnel.

La quatrième et dernière partie consiste en une analyse par pays des opportunités d'investissement dans le secteur de la logistique et des transports, accompagnée de recommandations pour les investisseurs potentiels.

La figure suivante présente un résumé de la méthodologie appliquée:

Figure 1. Méthodologie de l'étude





Recommandations et opportunités d'investissements

A partir de l'analyse de la situation du transport et de la logistique dans les pays MATE, il est possible d'en identifier les forces et les faiblesses, qui constituent autant d'opportunités pour le développement de nouvelles activités dans la région. La méthodologie utilisée pour caractériser ces opportunités, et appliquée de manière systématique aux quatre pays de l'étude, est présentée ci-après.

Méthodologie

L'évaluation des opportunités d'investissement dans chaque pays s'effectue selon trois axes :

- Les infrastructures de transport : terrestres, portuaires, zones logistiques ;
- Les services logistiques : transport routier, ferroviaire, opérateur logistique ;
- La formation et les technologies : renforcement et réorganisation des administrations, services d'information, formation professionnelle pour les spécialistes de la logistique.

Afin de procéder à l'évaluation, une liste d'opportunités d'investissement dans chaque pays est établie pour chacun de ces axes. Cette information est complétée par une estimation de la taille du marché local, soit en fonction du volume d'investissement actuel, soit à partir d'extrapolations sur la taille totale de l'économie, ainsi que par un résumé des points faibles et des points forts.

L'ensemble des conclusions est résumé dans un tableau dont le format type est présenté dans la figure suivante :

Figure 35. Evaluation de l'opportunité pour chaque pays

Paramètres d'évaluation				
	Opportunité	Volume	Points faibles points forts	Evaluation globale d'opportunité
Infrastructures de transport		?		↑
Services logistiques	valorisation justifiée			↑ ↑ ↑
Formation et technologies				↑ ↑

↑
Secteurs présentant
un potentiel
d'investissement
↑
Evaluation globale
de l'opportunité
d'investissement
pour chacun des
secteurs

Analyse par pays





Maroc

Le Maroc a procédé ces dernières années à la réalisation de grands travaux dans le domaine des infrastructures, avec en particulier la construction d'autoroutes et le projet du port de Tanger Med, et a l'intention de continuer dans les années à venir. Le plan national d'investissement pour 2008-2012 prévoyait un budget de 10,9 milliards de Dirhams. Mis à part le projet de Tanger Med, en cours d'exécution, qui représente à lui seul plus de 5 milliards d'euros, les autres projets emblématiques concernent le transport ferroviaire, avec un budget de 4,5 milliards d'euros pour le futur TGV (Casa-Tanger), et 775 millions d'euros pour la modernisation du réseau routier. Le Maroc est donc actuellement un véritable chantier, ce qui représente bien entendu des opportunités commerciales pour les entreprises de BTP et de grands équipements, bien qu'il s'agisse de marchés très stratégiques et difficiles d'accès sans un certain appui politique. Ces projets vont générer toute une activité débouchant sur de nombreuses opportunités d'affaires: matériaux de construction, transport de matériaux, d'engins et de personnel, manutention, etc....

En se basant sur une estimation sur le chiffre d'affaires des opérateurs logistiques (soit 0,3% du PIB -chiffre correspondant à la réalité des pays de la rive Nord de la Méditerranée), le marché potentiel des activités de services logistiques au Maroc peut être estimé entre 150 et 200 millions d'euros annuel. Au Maroc les opportunités existent car le pays se modernise et de grands opérateurs internationaux y implantent de plus en plus leurs activités. Cependant le marché est encore loin d'être mature, des espaces logistiques manquent, et le secteur doit affronter la concurrence du secteur informel. Ce marché est plein de promesses, avec des opportunités aussi bien pour des services logistiques intégraux ou des activités de transport de qualité que pour le développement de l'infrastructure logistique qui fait encore défaut.

Ces grands changements, rapides, s'accompagnent de la nécessité urgente d'acquérir un savoir-faire en matière de gestion des entreprises logistiques, comme de l'organisation des administrations publiques pour accompagner et faciliter leurs activités. Bien que sa taille soit peu élevée en comparaison avec celle du secteur de la construction, ce secteur génère des opportunités pour des entreprises spécialisées dans la formation et le conseil en logistique ou dans la mise en place de politiques publiques adaptées.

Figure 36. Synthèse des résultats de l'évaluation pour le Maroc

	Opportunité	Volume	Points faibles points forts	Evaluation globale d'opportunité
Infrastructures de transport	Ports et chemins de fer	Plan national d'investissements 2008-2012: 10.900 M€ TangerMed: 5.067 M€ 450 km de lignes TGV prévus: 4.500 M€ Modernisation de routes: 775 M€	Le pays prend l'habitude de la gestion de grands travaux, par exemple à travers du projet TangerMed	
Services logistiques	Transport, entreposage, distribution: opérateur logistique	Estimation du marché potentiel*: 150-200 M€ par an	Développement des services logistiques réels: implantation récente d'opérateurs européens. Concurrence du secteur des transports informels	
Formation et technologies	Formation entreprises locales Formation administration	Volume peu élevé par rapport au marchés des infrastructures		





* Estimation réalisée en se basant sur l'exemple des pays de la rive Nord de la Méditerranée, où les ventes des opérateurs logistiques entre 2004 et 2007 ont représenté 0,3% du PIB

Algérie

L'Algérie est un grand pays, peuplé et riche en hydrocarbures, ce qui peut être très attractif pour un investisseur. Cependant s'implanter dans ce pays n'est pas chose aisée, et l'environnement des affaires est considéré un des plus difficiles de la région. Comme le Maroc, l'Algérie s'est lancée dans une politique de grand travaux, avec notamment le projet d'autoroute Est-Ouest, doté d'un budget de 7,8 milliards d'euros, ou le plan national d'investissements ferroviaires, estimé à plus de 11 milliards d'euros, et montre des signes d'ouverture vers l'économie de marché, comme le traduit la privatisation d'une partie de ses infrastructures portuaires. Selon notre estimation, le secteur des services logistiques, qui est très peu développé et dominé par des acteurs locaux, pourrait représenter un marché de plus de 300 millions d'euros. Les dysfonctionnements actuellement existants laissent penser qu'il existe également un marché pour le conseil spécialisé et la formation.

Les opportunités existent donc, dans le BTP, les équipements, les services logistiques, le conseil, etc.... mais les conditions du pays incitent à une certaine prudence.

Figure 37. Synthèse des résultats de l'évaluation pour l'Algérie

	Opportunité	Volume	Points faibles points forts	Evaluation globale d'opportunité
Infrastructures de transport	Chemins de fer, routes	Autoroute Est-Ouest: 7.800 M€ Plan national d'investissements ferroviaires: 11.400 M€	Climat des affaires qui rend difficile l'implantation d'entreprises étrangères	
Services logistiques	Transport, entreposage	Estimation du marché potentiel*: 300-350 M€ par an	Marché très peu développé, principalement occupé par des acteurs locaux	
Formation et technologies	Formation entreprises locales Formation administration	Volume peu élevé par rapport au marchés des infrastructures		

* Estimation réalisée en se basant sur l'exemple des pays de la rive Nord de la Méditerranée, où les ventes des opérateurs logistiques entre 2004 et 2007 ont représenté 0,3% du PIB

Tunisie





La Tunisie possède à la fois l'économie la plus petite et l'une des plus dynamiques de la région, avec une grande ouverture commerciale sur l'international, et un des meilleurs PIB par habitant.

La Tunisie, comme ses voisins, lance elle aussi de grands travaux en infrastructures, avec un plan national d'autoroutes de 700 millions d'euros, et le projet du nouveau port d'eaux profondes d'Enfidha estimé à 1,4 milliards actuellement en cours d'adjudication. Les volumes sont relativement faibles en comparaison avec le Maroc ou l'Algérie, mais la Tunisie a l'avantage de posséder un climat des affaires plus favorable.

Le secteur de la logistique est également très peu développé : peu d'opérateurs internationaux, peu d'infrastructures spécialisées, et pourtant un marché potentiel pour les services logistiques de plus de 75 millions d'euros.

La Tunisie offre donc des opportunités diverses d'investissements, et même si la taille de son marché peut en faire une cible moins attractive, elle offre de bonnes conditions pour les entreprises qui souhaitent s'implanter dans la région.

Figure 38. Synthèse des résultats de l'évaluation pour la Tunisie

 Tunisie	Opportunité	Volume	Points faibles points forts	Evaluation globale d'opportunité
Infrastructures de transport	Routes et ports	Port d'Enfidha: 1.390 M€ Plan national d'autoroutes: 700 M€	Volume de marché relativement faible en comparaison avec ces voisins	
Services logistiques	Transport, entreposage, distribution: opérateur logistique	Estimation du marché potentiel*: 75-100 M€ par an	Marché peu développé mais avec des prédispositions positives	
Formation et technologies	Formation entreprises locales Formation administration	Volume peu élevé par rapport au marchés des infrastructures		





* Estimation réalisée en se basant sur l'exemple des pays de la rive Nord de la Méditerranée, où les ventes des opérateurs logistiques entre 2004 et 2007 ont représenté 0,3% du PIB

Egypte

Avec la nécessité de moderniser son système ferroviaire (le plus important d'Afrique), des projets de mise à niveau de ses ports d'Alexandrie et de Port Saïd, et des investissements prévus dans de nouvelles infrastructures routières, des opportunités sont en train de se créer en Egypte, pour le BTP et les équipements ferroviaires, portuaires et routiers.

Le secteur des services logistiques représente un important marché potentiel. Pourtant, alors que le pays est une des principales économies de la région, les opérateurs locaux dominent totalement le marché et peu d'entreprises internationales ont réussi à s'y implanter. Le potentiel est donc grand, mais le contexte sectoriel des affaires est peu favorable.

Figure 39. Synthèse des résultats de l'évaluation pour l'Egypte

	Opportunité	Volume	Points faibles points forts	Evaluation globale d'opportunité
Infrastructures de transport	Chemins de fer, route, ports	Route Alexandrie-Le Caire-Suez-Taba: 435 M€ Modernisation chemins de fer: 1.353 M€ Port Saïd: 395 M€ Alexandria: 860 M€		
Services logistiques	Transport, entreposage, distribution: opérateur logistique	Estimation du marché potentiel*: 300-350 M€ par an	Marché peu développé, principalement occupé par des acteurs locaux	
Formation et technologies	Formation entreprises locales Formation administration	Volume pas très grand par rapport au marchés des infrastructures		

* Estimation réalisée en se basant sur l'exemple des pays de la rive Nord de la Méditerranée, où les ventes des opérateurs logistiques entre 2004 et 2007 ont représenté 0,3% du PIB

Synthèse

Les politiques de grands travaux actuellement en cours de mise en œuvre ou sur le point d'être lancées, sont le signe d'un dynamisme présentant de nombreuses opportunités pour les investisseurs. Ces économies en pleine expansion présentent toutes, à des degrés divers, des marchés des services logistiques peu développés, bien que ceux-ci deviennent désormais nécessaires. Mais ces pays souffrent encore de certains blocages, d'une

certaine pesanteur administrative qui s'ajoute à la concurrence du secteur informel, qui rend difficile le développement de l'économie formelle, et le respect de standards de qualité élevés.

Parmi ces pays, le Maroc se détache comme présentant à la fois un marché aux dimensions importantes, l'existence d'une volonté politique forte de développement des activités de support à l'économie telle que la logistique, et un dynamisme qui se traduit par l'implantation toujours plus importante de multinationales et d'opérateurs globaux dans le domaine des transports et de la logistique.

Ainsi, le travail de planification du réseau d'infrastructures a été réalisé ; la mise en œuvre de ces plans est en cours ; dans ce contexte, la première priorité pour le pays est désormais de consolider le secteur des services logistiques, et d'accompagner la structuration de son marché intérieur. Cela implique à la fois la création de plateformes logistiques, le développement des activités d'opérateurs logistiques, mais aussi la formation des personnels des administrations qui régulent le système.

Il apparaît également un deuxième axe d'action prioritaire, qui est lié au développement actuel des infrastructures. Afin de tirer le plus grand parti des investissements qu'il a réalisés et de pérenniser cette situation, le Maroc doit s'orienter vers la maîtrise des techniques de contrôle et régulation du trafic, et la maintenance de ses infrastructures routières et ferroviaires. Autant d'opportunités d'ouvrir de nouveaux marchés pour les entreprises spécialisées dans ces domaines.





L'Algérie reste une destination plus difficile, du fait de sa situation institutionnelle et de la dépendance de son économie à un seul secteur, celui des hydrocarbures. Les activités logistiques se résument donc principalement aux opérations d'exportation et d'importation. Il est cependant intéressant de constater que les politiques de grands travaux, régulièrement lancées par le gouvernement pour stimuler l'économie locale, se font généralement en faveur du secteur des infrastructures, et en particuliers des transports. Dans ce contexte, la priorité pour le pays reste de développer ses infrastructures, en ce concentrant désormais sur l'amélioration de la connectivité des ports avec leur hinterland.

La Tunisie présente un vrai potentiel de développement, et de bonnes conditions pour les affaires, mais peut faire hésiter les investisseurs du fait de la taille limitée de son marché intérieur. Le projet-phare à venir pour le

développement du pays est la construction du port d'Enfidha, laquelle doit être accompagné de certaines mesures de modernisation et de renforcement du marché logistique. La priorité à moyen terme est donc de développer les infrastructures de support : augmenter la quantité et la qualité de l'offre de surfaces logistiques, préparer et former les personnels des administrations et des entreprises du secteur.

L'Égypte, pays paradoxal, possède de nombreux atouts, un marché intérieur très important, une position géographique stratégique, mais présente encore un faible taux d'implantation des opérateurs logistiques globaux. Cependant ce pays possède un fort potentiel, et présente de bonnes opportunités pour ceux qui sauront accompagner le processus de modernisation en cours. La priorité à court terme consiste principalement à compléter le réseau d'infrastructures, et promouvoir son intégration Est-Ouest et Nord-Sud. À moyen terme, du fait de ses nombreux atouts stratégiques, la situation de l'Égypte sera telle qu'il deviendra indispensable de développer des plateformes de logistiques et favoriser l'implantation d'opérateurs logistiques internationaux.

Figure 40. Synthèse des résultats

	 Maroc	 Algérie	 Tunisie	 Égypte
Infrastructures de transport	↑↑↑	↑↑	↑	↑↑↑
Services logistiques	↑↑	↑	↑↑	↑
Formation et technologies	↑↑	↑	↑	↑↑
	Grande opportunité, marché logistique en développement	Grande opportunité mais encore peu mature	Opportunité réelle mais le potentiel du marché est limité	Grande opportunité même si manque encore de maturité