

LA DESSERTÉ MARITIME DES PAYS DU MOYEN-ORIENT, UN EXEMPLE DE L'ÉVOLUTION RÉCENTE DANS LES TRANSPORTS PAR VOIE DE MER

Jacques MARCADON
Professeur d'Université
Institut de Géographie et d'Aménagement Régional
Nantes - France

INTRODUCTION

Le Moyen-Orient est un bon exemple de l'évolution de l'activité maritime et portuaire depuis une quinzaine d'années. Cette région qui a pour fonction principale l'approvisionnement en pétrole du reste du monde, a traversé une phase d'équipements portuaires massifs, notamment dans le domaine du transport des marchandises générales conteneurisées; le conflit durant plus de huit ans entre l'Iran et l'Irak ainsi que l'invasion du Koweït par l'Irak en août 1990 induisent ensuite des adaptations dans les flux d'échanges. Une nouvelle géographie portuaire et maritime se met en place, articulée autour de centres de transbordement, de zones industrialo-portuaires, parallèlement à la montée en puissance des flottes locales.

1. L'ADAPTATION DE L'ACTIVITÉ MARITIME EN LIAISON AVEC LES VICISSITUDES ÉCONOMIQUES ET POLITIQUES DEPUIS 15 ANS.

1.1. Sous-équipement d'avant 1980, guerres et récession économique ensuite, le difficile contexte du développement maritime.

En vingt ans, le paysage maritime du Moyen-Orient a changé. À partir du milieu des années soixante-dix, l'énorme richesse pétrolière génère la signature de gros contrats d'équipements dans différents pays de la région afin de construire de nouvelles villes, des aéroports, des ports... La conteneurisation commence tout juste et les ports sont alors incapables de faire face à la rapide augmentation des trafics. Les marchandises sont laissées sur le quai et y restent longtemps car il n'y a ni hangars de stockage, ni camions pour le transport intérieur. Les navires restent à l'ancre à 1 mille du rivage, déchargés par les grues de bord sur les allèges, et les escales durent jusqu'à 50 jours. Dès lors, chaque émir veut avoir des installations portuaires modernes et performantes.

Les états ont aussi la volonté de se dégager de la dépendance des compagnies de navigation étrangères et l'on assiste durant les années soixante-dix à la création d'armements arabes. Citons le cas de la création en 1976 par

six états (Koweït, Qatar, Arabie Saoudite, Emirats Arabes Unis -EAU-, Bahrein, Irak) de l'UASC (United Arab Shipping Cy). Il existe d'autres compagnies pluri-nationales arabes comme la Livestock Transport and Trading Cy qui assure l'essentiel de l'approvisionnement en moutons vivants avec des navires dont les plus grands transportent jusqu'à 125 000 têtes, ou encore l'Arab Maritime Petroleum Transport Cy dont les composantes débordent le cadre strict du Moyen-Orient (Algérie, Arabie, Bahrein, Irak, Koweït, Libye, Qatar). S'ajoutent les armements propres à chaque pays comme la National Shipping Company of Saudi Arabia créée en 1979 ou la Abu Dhabi National Tanker Cy par exemple.

L'impact sur les ports de la récession du milieu des années 80 et de la guerre entre l'Iran et l'Irak est connu (Walker 1984, 1989). La reconstruction démarre ensuite, mais l'impérialisme irakien bouleverse les données; l'invasion du Koweït perturbe l'économie maritime. Après un premier embargo décrété par l'ONU sur les exportations de pétrole irakiennes, c'est un boycott commercial, financier, maritime et terrestre général qui s'instaure. Après les tankers, ce sont les porte-conteneurs qui sont déroutés; les surprimes d'assurances, comme lors de la guerre précédente grimpent rapidement, les contrats se négocient au jour le jour. S'ajoutent les primes sur la cargaison elle-même. Lorsqu'au début de 1991 l'armée irakienne, battue, se retire du Koweït, elle laisse des installations portuaires détruites et des centaines de puits de pétrole en feu.

1.2. L'adaptation des transports maritimes.

1.2.1. Les solutions adoptées durant les conflits en matière de ports de passage de la marchandise.

Le conflit ferme deux marchés avec de grands potentiels (ceux de l'Iran et de l'Irak), et transforme les réseaux d'approvisionnement et de distribution à terre.

Le rôle d'Aqaba en Jordanie s'accroît, le port sert de porte d'entrée aux importations de l'Irak. De même, des convois de camions citernes à l'export compensent en partie la perte des débouchés habituels des oléoducs branchés sur le port syrien de Banyas, et sur les ports libanais de Tripoli et de Saïda-Zahrani. Dans la mesure où les ports irakiens comme Basra, à 100 km de la mer sur le Chatt-al-Arab, ou les terminaux pétroliers d'exportation tels Fao sont hors d'usage, le transit s'effectue par la Turquie ou la Jordanie. Même si la route de Bagdad par Mersin ou Iskenderun en Turquie ou par Aqaba représente dans les deux cas près du double de la distance terrestre Bagdad-Basra, le délai de transport est plus rapide que par la voie totalement irakienne, au moins pour les marchandises en provenance

d'Europe, du fait du long périple autour de la péninsule arabique. En 1987, les Jordaniens indiquent que leur 20 000 camions ont fait 250 000 navettes sur l'Irak.

L'autre adversaire, l'Iran, dont les ports du fond du golfe, comme Khorramshar ou Bandar khomeiny, sont détruits, s'approvisionne par le port de Dubaï où la fonction de transbordement se développe. Naturellement, dans les années quatre-vingt, les marchandises arrivent officiellement avec Dubaï comme destination finale, mais on estime à 55% du total celles qui ont une autre destination, essentiellement l'Iran. Après la fin du conflit, cette fonction s'affirme: en avril 1989 on compte 540 boutres quittant Dubaï pour l'Iran transportant 23 000 t. principalement vers Bandar Abbas. On assiste aussi à l'expansion du port de Shahid Behesti, proche de la frontière pakistanaise, et très en dehors du golfe par conséquent.

Une des conséquences majeures du conflit est l'essor de l'activité portuaire dans le Sud du golfe et à l'extérieur du détroit d'Ormuz parallèlement à son déclin dans le Nord du golfe. L'invasion du Koweït en 1991 renforce cette tendance.

1.2.2 Les solutions adoptées pour les flux d'hydrocarbures et les flux de marchandises générales.

L'approvisionnement pétrolier au départ du Moyen-Orient continue en dépit des difficultés. Durant le conflit Iran-Irak, alors que le Koweït est l'allié de ce dernier, 8 gros pétroliers de la Koweït Oil Tanker Cy passent sous pavillon britannique et surtout américain, bénéficiant ainsi de l'escorte des navires militaires. Une armada américaine, britannique, française, belge, néerlandaise et soviétique protège les flottes marchandes. L'Iran, de son côté, met en place des navettes entre le terminal détruit de Kharg et les installations portuaires des îles de Lavan, Sirri, Larak, les pétroliers restant ainsi à l'entrée du golfe.

L'approvisionnement du monde est maintenu comme il le sera après l'invasion du Koweït par l'Irak. Les productions de ces deux pays sont compensées sans problème par l'Arabie et l'Iran, d'autant que l'oléoduc qui débouche à Yanbu sur la Mer Rouge autorise une évacuation plus sûre, jusqu'à 3 M de barils/jour, comparativement au 12 M barils/jour qui transitent en moyenne début 1991 par Ormuz.

Le récent conflit du Koweït met en évidence la souplesse des transports maritimes de lignes régulières. Celles-ci, comme les armements pétroliers, cessent évidemment de toucher le fond du golfe. Certains armateurs, parmi ceux qui transitent par Suez et escalent dans les ports du Moyen-Orient au passage, choisissent la route du Cap. En général, pour un armement qui relie l'Europe à l'Océan Indien, dès que la surprime de risque par le canal de Suez dépasse 0,25% de

la valeur du navire, le détour par Le Cap devient intéressant. Pour tenter de compenser la hausse des primes d'assurances, le taux de fret par EVP (Equivalent Vingt Pieds) passe de 1200 à 2000 \$ entre août 1990 et janvier 1991, pour un porte-conteneur de 1800 EVP escalant dans un port des EAU. La concurrence portuaire en est affectée. Les ports du littoral oriental de l'Arabie Saoudite risquent d'être momentanément délaissés car ils sont situés plus près des zones à risques. Le prix des assurances est devenu prohibitif en janvier 1991: un porte-conteneur de 1800 EVP se rendant alors à Damman doit payer 3 millions de francs d'assurance pour les 3 jours de passage dans ces eaux dangereuses! Pour ne pas perdre sa clientèle, l'Arabie annonce aux armateurs qu'il est inutile de payer les surprimes sur la cargaison; elle s'engage à rembourser toute cargaison perdue dans le golfe.

Les Conférences maritimes créent une nouvelle prime, la MEES (Middle East Exchange Surcharge), le surcoût retombant sur le chargeur. Les armements préfèrent par prudence décharger à l'extérieur du détroit d'Ormuz, par exemple à Mina Qaboos (Oman); de nouveaux circuits de distribution jusqu'à la destination finale sont à mettre en oeuvre.

1.3. Du chaos au renouveau, le cas des ports les plus touchés par les récents conflits.

1.3.1. Le potentiel portuaire du Koweït.

Après le départ des Irakiens, au début de 1991, les deux ports de Shuwaikh (3,6 Mt en 1989, spécialisé dans les divers conteneurisés) et de Shuaiba (4,9 Mt, le port industriel) ne sont plus opérationnels, de même que les terminaux pétroliers dont les deux plus importants sont Mina al Ahmadi et Mina Abdulla. Toutes les marchandises importées sont alors transbordées à Jebel Ali dans l'Emirat de Dubaï. En novembre 1991, 90% des marchandises pour le Koweït y transitent au lieu de 27% avant la crise. Ce chiffre devrait être retrouvé quand les ports du Koweït seront de nouveau opérationnels. La reconstruction est bien avancée, mais il a fallu d'abord, jusqu'à la fin juillet 1991, deminer les eaux, enlever les épaves. Quand l'activité aura repris, les services feeders seront insuffisants pour faire face à la demande, de nouveaux services se mettront en place. Les compagnies n'ont pas trop souffert du conflit: l'UASC, qui fut la première à reprendre la liaison maritime par feeder a installé son quartier général, auparavant au Koweït, à Dubaï et annonce son intention d'y rester au moins jusqu'en juin 1992. L'UASC, au sein de laquelle le pavillon du Koweït est prépondérant (18 navires sur 48) est la grande bénéficiaire, avec les armements américains, du "boom" que procure déjà la

reconstruction du Koweït. Quant à la Koweït Oil Tanker Cy qui dirige ses opérations depuis l'Emirat de Sharjat, elle envisage l'avenir avec optimisme, puisqu'elle signe en octobre 1991 un contrat d'achat de 6 VLCC (Very Large Crude Carriers) et commande 2 transporteurs de gaz au Japon et 6 en Corée.

1.3.2. Les ports de l'Irak vivent l'état de guerre depuis près de 12 ans.

La voie traditionnelle d'accès maritime est le Shatt al Arab. Basra, à 70 milles de l'embouchure a longtemps été le plus important port polyfonctionnel du pays, mais il est tributaire du faible tirant d'eau (8,84m) et d'une situation frontalière délicate à côté de l'Iran. Depuis le début du conflit, en septembre 1980, 45 navires (dont la plupart sont devenus au fil des ans de véritables épaves) sont bloqués dans le port. Durant les années de guerre, la voie d'eau non entretenue s'envase. Plus en aval, à 20 km de l'embouchure, Fao est un port pétrolier avec un tirant d'eau admissible de 10m, mais plus loin, en mer, le terminal pétrolier de Khor Al Amaya, avec ses 21m de tirant d'eau peut recevoir des navires jusqu'à 330 000 tpl (tonne de port-en-lourd); le terminal proche de Mina al Bakr est accessible aux 350 000 tpl.

La révolution technologique dans le transport maritime qui rend l'accès aux installations du Shatt al Arab problématique a conduit l'Irak à aménager, derrière l'île koweïtienne de Bubiyan les ports de Umm Qasr et Khor Al Zubair; le premier, ouvert en 1969, est orienté vers le divers, le deuxième est un port industriel surtout (urée, produits pétroliers, minerai de fer...). Dès la fin de la guerre avec l'Iran, l'Irak a mis en oeuvre un vaste programme pour améliorer les accès (9m à UMM Qasr, 10m à Khor Al Zubair). Dans la mesure où ces ports, comme ceux du Koweït vont dans quelques mois redevenir opérationnels, c'est toute la stratégie de desserte de l'hinterland irakien orientée sur Aqaba et les ports turcs qui se trouvera modifiée.

1.3.3. Le potentiel portuaire limité des ports iraniens et leur essor prévisible.

L'Iran, depuis la révolution islamique et le conflit avec l'Irak a peu investi dans les infrastructures de transport, à la différence de l'Irak qui, sitôt le cessez-le-feu et en dépit de son énorme dette s'est efforcé de reconstruire rapidement les ports, les oléoducs, les routes... Aussi la desserte de l'Iran, en dehors des ports de la Caspienne (Bandar Anzali, Now Shahr), s'effectue-t-elle essentiellement par des navettes à partir des ports des Emirats comme Dubaï. Les Iraniens ont dégagé en grande partie les accès au port de Bandar Khomeiny, le plus proche du grand foyer de

consommation de la capitale, mais le chenal reste dangereux, bien que 400 navires y soient venus entre la fin de 1988 et le début de 1990. Kharg, le grand terminal pétrolier exporte à pleine capacité, sa remise en état a été une priorité. Bandar Abbas était devenu l'escale principale pendant les hostilités mais, si le terminal à conteneurs est en bon état, il n'y a pas eu d'investissements depuis la révolution, il n'y a pas de portiques et les navires utilisent leurs grues de bord ou bien les opérateurs alignent des navires rouliers plus autonomes. Le port est congestionné car la distribution terrestre des marchandises est mauvaise, il y a un manque évident de camions, et les distances sont longues jusqu'à Téhéran ou Ispahan. Comme les capacités de stockage des grains sont très insuffisantes, les navires céréaliers attendent à l'ancre le retour des camions, d'où des surestaries élevées dont le règlement prend des mois du fait des lourdeurs de la bureaucratie. En général les navires étrangers sont peu incités à y faire escale dans la mesure où les navires de l'Islamic Republic of Iran Shipping Lines ont un monopole virtuel d'accès.

2. LA NOUVELLE GEOGRAPHIE PORTUAIRE ET MARITIME DU MOYEN-ORIENT.

2.1 Les lignes régulières conteneurisées et le concept de "hub"

2.1.1. Un développement portuaire effectué sans plan de concertation.

L'unité arabe sort dans une certaine mesure renforcée de la guerre (cf. le Conseil de Coopération du Golfe avec l'Arabie, Qatar, Bahrein, Oman, les EAU, Koweït). Déjà auparavant des entreprises communes avaient vu le jour dans le domaine des flottes marchandes ou dans la réparation navale avec le chantier ASRY ou Arab Shipbuilding and Repair Yard (Arabie, Qatar, Bahrein, EAU, Koweït, Irak) installé à Bahrein, ou encore dans l'industrie cimentière... Mais l'activité portuaire témoigne plutôt d'une désunion: les équipements portuaires n'ont fait l'objet d'aucun plan de concertation. De Damman à Mina Qaboos, et surtout dans les EAU, existe un potentiel portuaire surdéveloppé, chacun veut y attirer les services conteneurisés, mais on commence à prendre conscience de ce problème. Ainsi les responsables de Dubaï constatant l'inefficacité d'avoir deux ports de haut niveau à 30 km l'un de l'autre, Port Rashid et Jebel Ali, ont créé en août 1991 la Dubaï Port Authority (DPA) coiffant l'ensemble. Port Rashid est congestionné par les dessertes de feeders. DPA conseille alors aux armements d'aller à Jebel

Ali, en prenant à sa charge le coût du transfert terrestre entre Jebel Ali et Port Rashid.

2.1.2. Les armements font ou non le succès des ports.

Pour la plupart des compagnies maritimes régulières, le Moyen-Orient entre dans la desserte Est-Ouest, entre l'Europe et l'Extrême-Orient. Au premier semestre 1990, la surcapacité domine et les taux de fret sont très bas. L'invasion du Koweït avec son cortège d'incertitudes, les surprimes, permet des retraits de capacité et des redéploiements, des alliances entre les armements. Depuis le retour à la normale, il s'est créé le Middle East Rate Agreement (EMERA) entre le Golfe et l'Europe de façon à affermir les taux de fret qui atteignent 1400/1450\$ la boîte en août 1991. En Eastbound, les taux de fret sont passés à des niveaux similaires. Mais le plus important est que les conflits ont joué le rôle de catalyseur pour développer le concept de "hub" dans le Moyen-Orient.

Le Joint Container Service (JCS composé de P. and O. Container, UASC et Maersk) a choisi Port Rashid à Dubaï, la Compagnie Maritime d'Affrètement (CMA) a choisi Mina Qaboos (Oman), American President Lines (APL) Fujairah (Sharjah), et les United States Lines (USL) Khor Fakkan (Sharjah). Pour les opérateurs, l'intérêt d'un "hub" dans les Emirats ou sur le golfe d'Oman est la localisation centrale pour desservir non seulement le golfe arabo-persique, mais aussi l'Afrique orientale, le Pakistan, l'Inde, le Sri Lanka. Les responsables portuaires en sont conscients et améliorent toujours l'escale par les équipements, les liaisons par feeders et les services à terre.

2.2 La compétition portuaire de l'après-pétrole dans les émirats: côte Est contre côte Ouest.

C'est la guerre dite des pétroliers (qui commence après 1984) qui pousse la côte Est au développement; les tankers aux ordres attendaient hors du détroit d'Ormuz et Fujairah est ainsi devenu un centre majeur de soutage. Ainsi que Khor Fakkan, il est relié par autoroute à la côte Ouest et cette partie jusque-là retardataire du pays connaît l'expansion. Le conflit du Koweït y stimule l'activité de lignes régulières, et parallèlement les ports s'équipent.

Khor Fakkan, dans l'émirat de Sharjah, reçoit notamment les escales du JCS, de la Cosco (Chinese Ocean shipping Cy), d'Evergreen, de CMA. CMA, sur la ligne Europe Extrême-Orient utilisait Mascate comme port de base dans la région, mais le passage à des porte-conteneurs de 2600 EVP, plus gros et plus longs interdit désormais cette escale et c'est Khor Fakkan qui est choisi. Le trafic conteneurisé, au premier

semestre 1991 augmente de 94% par rapport au premier semestre 1990; 153000 EVP ont été manipulés en 1990 et 280 000 en 1991. Les lignes doivent maintenant réserver grues et portiques. La place commençant à manquer, un nouveau quai à conteneurs en construction depuis l'été 1991 sera achevé en novembre 1992.

De Khor Fakkan existe un mini landbridge sur Port Khalid, le port de l'Emirat (de Sharjah) sur la côte Ouest touché surtout par les feeders et où existe une importante zone de groupage-dégroupage. De plus Port Khalid est un centre de transbordement vers l'Iran pour les marchandises mais aussi un port partenaire de Bandar Abbas pour les trafics passagers (4 services hebdomadaires).

Fujairah, qui reste un important centre de soutage est dominé par les navires d'APL (près de 60% du trafic) et illustre la stratégie de certains ports qui mettent en place une politique préférentielle plutôt que de rester ouverts à tous les utilisateurs. Les navires d'APL ont priorité totale du jeudi après-midi au samedi matin, ce qui laisse quand même beaucoup de temps aux autres lignes comme CMB (Cie Maritime Belge), Merzario ou Ceylon Shipping Co. Fujairah dans le contexte de la concurrence qui l'oppose à Port Rashid, le grand port de la côte Ouest, à un jour de mer supplémentaire, s'est équipé du seul portique post-panamax de la région et vient d'en commander un deuxième. La moyenne de manutention est la plus rapide du Moyen-Orient. La capacité actuelle du terminal est de 460 000 EVP. Le port se développe aussi comme une place de transbordement mer-air depuis la fin de 1988 arguant que la marchandise déchargée au port est à l'aéroport de Dubaï (côte Ouest) avant que le navire n'ait atteint Port Rashid. Mais si APL a été sensible à cet argument, ce n'est pas le cas d'autres compagnies, qui, comme Maersk, escalent à Port Rashid, le "hub" majeur du Moyen-Orient.

Port Rashid associé depuis peu à Jebel Ali est l'ensemble portuaire leader du sud du golfe. L'augmentation des trafics s'explique par les liens existant avec l'économie iranienne, l'attrait de la zone franche à Jebel Ali où en septembre 1991 on compte 300 compagnies qui génèrent un flux d'exportation de 30 000 EVP. Port Rashid a manipulé 200 000 EVP en 1980, 650 000 en 1989; cette année là 6,8 Mt conteneurisées et 2,2 Mt de divers en conventionnel composent l'essentiel des trafics du port. En 1991, le tonnage conteneurisé de Port Rashid et Jebel Ali dépasse 1 million d'EVP. L'émirat de Dubaï cherche à devenir le Singapour du Moyen-Orient, offrant des "packages" mer-air. Ce service, de 8 500 T en 1986, atteint 17 700 T en 1989.

Mina Zayed (1Mt), dans l'Emirat d'Abu Dhabi, pourtant bien équipé, est fortement concurrencé par le dynamisme commercial des ports de Dubaï, à 150 km de là, la très bonne

liaison routière expliquant cela en partie. Doha (3Mt) à Qatar et Mina Sulman à Bahrein traitent les divers conteneurisés mais sont desservis par feeders car les marchés locaux sont étroits avec 350 000 habitants à Qatar et 500 000 à Bahrein.

2.3. L'organisation des autres versants portuaires de la région.

2.3.1. Dans le Yemen réunié, des ports enclavés.

En 1990, les deux Yemen fusionnent parallèlement à la disparition du régime marxiste de la partie sud. Ce pays, marqué par des reliefs importants (la capitale Sanaa est à 2500m d'altitude) est excentré mais il borde le passage stratégique de Bab Al Mandeb, le passage vers Suez. Si la configuration montagneuse ne permet aux ports yéménites que de drainer les marchandises destinées à leur proche arrière-pays, il est possible d'imaginer le rôle de centre de distribution maritime que pourrait jouer un jour Aden, face à Djibouti, là où se sont installés les Anglais en 1839, puis, après leur départ, les Soviétiques en 1970. La guerre civile après 1986 a contribué au déclin commercial du port dont la raffinerie de 8 millions de tonnes de capacité a beaucoup souffert. A 500 km à l'Est, Mukalla n'est qu'un port de rade où l'on décharge sur barges; c'est sur le littoral de la Mer Rouge que se situent les ports actuellement les plus importants.

Hodeidah est le port de la capitale située à 200 km environ, il est équipé de postes de cabotage pétrolier mais aussi d'un terminal à conteneurs mis en service en 1988. C'est le seul port yéménite à posséder une envergure internationale et à être touché régulièrement par les grandes lignes de navigation. Mokha qui autrefois exportait le café qui a pris son nom, ne dispose que de petites installations pour la desserte de la deuxième ville du pays, Taizz. Depuis 1988, Saleef, à une cinquantaine de kilomètres au nord de Hodeidah, est monté en puissance comme le point d'aboutissement de l'oléoduc amenant de la région de Mareb le pétrole exporté d'où un trafic de l'ordre de 10 millions de tonnes.

2.3.2. Les ports bien équipés d'Arabie Saoudite pour un hinterland étroitement localisé.

L'Arabie Saoudite est richement dotée avec ses deux façades portuaires et trois couples de ports s'articulant autour de la desserte de leur hinterland proche dans un pays où les densités humaines sont étroitement localisées. Ces ports, comme ailleurs au Moyen-Orient, sont fort bien équipés et ne se contentent plus du rôle de porte de sortie des

exportations de pétrole et de porte d'entrée des importations de biens de consommation ou d'équipement; ils jouent un rôle industriel pour la valorisation sur place de produits exportés ensuite. On peut distinguer trois couples de ports liés à des centres urbains relativement proches dans l'hinterland.

Sur la Mer Rouge, le Yanbu Commercial Port dessert l'agglomération de Médine. Mais c'est Jeddah, dont le trafic est de l'ordre de 13 Mt, dont 11 Mt à l'importation, qui est le principal port d'escale des lignes régulières. C'est un port où la fonction de distribution et de transbordement a démarré, quoique freinée par l'attitude tatillonne de la douane saoudienne. C'est le port de desserte de La Mecque, ce qui en fait un port à passagers important. Gizan, proche de la frontière avec le Yemen a moins d'atouts.

Sur le Golfe, Damman (6 Mt), le port de desserte de la capitale Riyad, indépendamment des flux de divers, partage avec Jeddah la fonction d'exportation de blé que l'Arabie produit grâce à de lourds investissements en irrigation (exportation de 2 Mt). Jubaïl Commercial Port situé 80 km au Nord, a un trafic plus réduit de 1,3 Mt en 1989.

Outre les trafics de divers riches en valeur ajoutée, la puissance portuaire et maritime du Moyen-Orient dépend toujours du pétrole mais aussi de l'activité industrielle diversifiée.

2.4. Des terminaux pétroliers aux ports industriels.

Les responsables des pays du Moyen-Orient cherchent à valoriser la filière pétrolière en créant de véritables zones industrialo-portuaires où toute une gamme d'unités de productions hors filière pétrolière peut être installée pour répondre aux besoins des marchés de consommation locaux.

C'est le cas en Arabie de Jubaïl Industrial Port (20 Mt) sur la côte Est, et de King Fahd (23 Mt), sur la mer Rouge, proche de Yanbu.

Dans l'émirat de Ras-Al-Khaimah, à l'entrée du golfe, Mina Saqr (5 Mt) traite les vracs secs, exportant les matériaux extraits des carrières locales ainsi que du ciment.

Les industries des ports de Ruwais et Jebel Dhanna dans l'émirat d'Abu Dhabi traitent les produits pétroliers et fabriquent des engrais. A Qatar, Umm Saïd (20 Mt) est une ZIP où on a construit des usines d'engrais, de pétrochimie, une aciérie. S'y ajoute l'exportation du pétrole brut.

L'industrie de la réparation navale, très puissante à Dubaï, à Bahrein notamment, est une activité majeure puisqu'il n'est pas rare que des armateurs comparent à cet égard le Moyen-Orient au Sud-Est asiatique (Singapour).

L'activité industrielle est donc bien présente dans les ports de la région en plus des nombreuses raffineries de pétrole induisant des trafics notables. Les grands flux portuaires restent les exportations de pétrole au départ des terminaux spécialisés, les uns situés sur le littoral comme Ras Tanura en Arabie, les autres sont au large, comme Das Island à 160 km du rivage de l'émirat d'Abu Dhabi, ou comme Fateh, à 80 km au large à Dubaï, ou encore Mina al Fahal, dans l'émirat d'Oman, qui exporte 30 Mt environ par an.

CONCLUSION

L'étude de la desserte maritime des pays du Moyen-Orient a une valeur plus générale. Elle s'inscrit dans la puissante vague de conteneurisation qui déferle sur tous les littoraux du monde, elle est un exemple de l'application du concept de plateforme portuaire de distribution et de transbordement. Elle témoigne aussi des faits de géostratégie: la voie de Suez, les flux pétroliers sont autant d'éléments qui confèrent à cette région une importance qui déborde ses simples limites géographiques. C'est aussi un exemple d'une réussite spectaculaire, celle de pays qui, la manne pétrolière aidant, représentent désormais une puissance maritime et portuaire majeure avec des activités diversifiées.

BIBLIOGRAPHIE INDICATIVE.

- Charlier J. Le deuxième souffle du canal de Suez, Transport, 1990, n°431, p.314-321
- Vigarié A., Géostratégie des océans, Paradigme, 1990, Caen, 399p.
- Walker A.R., Oil-dependent economies and port development: the Gulf States of the Middle East, Hoyle B.S., Hillings D eds, in Seaport Systems and Spatial Change, John Wiley and Son, Chichester, 1984.
- Walker A.R., Recessional and Gulf war impacts on port development and shipping in the Gulf States in the 1980's, Geojournal, 1989, p.273-284

