

Tel-Aviv, le 7 septembre 2022

N°entrer numéro.

Affaire suivie par : Edouard LEGRIS

ELEMENTS SUR LES PORTS EN ISRAËL

Israël compte trois ports de grande taille avec Haïfa, Ashdod et Eilat. Deux ports plus modestes complètent la façade portuaire d'Israël ; Ashkelon et Hadera. Les ports assurent 98% des importations et des exportations du pays ainsi que son approvisionnement en énergie. Le trafic de conteneurs a augmenté de 7,5 % en 2016 par rapport à 2015 selon l'*Israel Ports Authority* ([Israel Port Authority \(israports.co.il\)](http://Israel Port Authority (israports.co.il))).

Israël pourrait devenir une plaque tournante du trafic maritime méditerranéen oriental, surtout si la modernisation des infrastructures se fait rapidement.

1. L'ÉCONOMIE D'ISRAËL DÉPEND DE SES PORTS

Israël compte trois ports majeurs et deux ports plus modestes. Le premier port international du pays datant de 1933, Haïfa (30 millions de tonnes par an), concentre 50% du total du fret israélien (62 millions de tonnes en 2022, 58 millions en 2021). Le reste du commerce extérieur des marchandises passe soit par la Jordanie (0,5 Mt) soit par l'aéroport de Ben Gourion (0,43 Mt). La croissance est de 3,6% par an en moyenne depuis vingt ans (marchandises générales). Pour les conteneurs, elle est de l'ordre de 6% actuellement, on attend 3,2 millions de conteneurs en 2022.

Le port d'Ashdod, date de 1965. Il se situe à 40 kilomètres au sud de Tel-Aviv. Le trafic s'établit à 24 millions de tonnes et ses quais s'étendent sur plus de 5 kilomètres. Un nouveau terminal fut inauguré en 2021, notamment pour le vrac.

Eilat, troisième port du pays, sur la mer Rouge est le moins modernisé. Les autorités israéliennes comptent remédier à cette situation car ce port facilite l'accès à l'océan indien et aux ports d'Asie. Un projet monumental est évoqué mais se heurte à l'hostilité des défenseurs de l'environnement. Il s'agirait de creuser un canal de 7,5 kilomètres en bordure de la frontière avec la Jordanie. Ce déplacement vers l'intérieur du port libérerait de l'espace sur la côte afin notamment d'alimenter cette région de tourisme.

Les installations d'Ashkelon et Hadera (à l'intérieur des terres) assurent en partie l'approvisionnement en charbon (qui devrait disparaître d'ici quelques années) et en hydrocarbures.

Israel Ports Authority (aujourd'hui *Israel Ports Development & Assets Company Ltd. [IPC]*) s'est transformée, numérisée, au fil des années avec comme objectif d'améliorer l'efficacité de la chaîne logistique afin de réduire les coûts de manutention, et de gestion du transit portuaire. IPC demeure responsable des côtes, des amarres, du remorquage, des pilotes et du contrôle naval et reconnaît que toute extension des capacités portuaires israéliennes devra passer par la construction de terminaux.

2. UNE MODERNISATION , FACTEUR DE D'EFFICACITE

La modernisation des infrastructures portuaires s'est faite grâce à une série de privatisations progressives. Eilat fut privatisé dès 2013, puis le terminal d'Ashdod au profit de MSC dès 2015. Mais ce sont surtout les opérations suivantes qui ont mobilisé l'attention.

Depuis le 1^{er} septembre 2021 le terminal Bayport d'Haïfa est exploité par *Shanghai International Port Group* (SIPG) ([sippEn \(portshanghai.com.cn\)](http://sippEn(portshanghai.com.cn))). Depuis le 17 janvier 2022, et jusqu'en 2054, le terminal Southport d'Haïfa est exploité par les sociétés *Adani* (Inde) ([Adani Group | Growth with Goodness](#)) et *Gadot* (Israël) ([Gadot Group - Delivering Excellence - global shipping, chemical supplier](#)) (70% et 30%).

Le gouvernement israélien mise ainsi sur une augmentation des capacités ainsi que sur la privatisation pour garantir à la fois les besoins croissants d'une économie et d'une démographie en croissance et pour exercer une pression à la baisse sur les prix grâce à une moindre congestion et à plus d'innovations. La sécurisation des installations, notamment du point de vue cybersécurité est également un important objectif.

Le terminal d'Ashdod pourrait d'ici quelques années accueillir des navires Maesk « EEE class ». Une refonte partielle de la politique énergétique pourrait à moyen terme aboutir à ne maintenir que des capacités d'importation de pétrole et donc de rénover en conséquence le terminal de 1933 d'Haïfa.

Il est prévu en effet la construction d'un nouveau terminal portuaire à Haïfa pour l'importation de carburants, sur la partie centrale entre les zones exploitées respectivement par les Chinois et les Indiens. Actuellement en phase de planification au sein de IPC, l'Appel d'Offres pourrait être publié au 1^{er} semestre 2023. Montant du projet : environ 186 M EUR. **La modernisation de ces ports devra s'articuler avec la chaîne de transport intérieur.** Les livraisons ferroviaires ne sont pas possibles en Israël en raison de la faiblesse du réseau et des distances. Tous les enlèvements se font donc par camion ce qui pose un problème de congestion des infrastructures routières (Israël est le pays de l'OCDE le plus embouteillé). Des bonus sont octroyés aux transporteurs qui procèdent aux enlèvements de nuit.

3. UNE STRATEGIE REGIONALE ?

Le développement des ports israéliens pourrait, à terme, faciliter la sortie de l'insularité économique.

Les accords d'Abraham de 2020 ont élargi la voie pour un développement des échanges commerciaux avec certains pays de la région. Un accord de libre-échange a par exemple été signé avec les EAU en avril 2022. Dans l'éventualité où le champ des accords d'Abraham s'élargirait, le transit terrestre vers et depuis Israël deviendrait possible.

Les ports du pays pourraient alors profiter de leur position privilégiée en Méditerranée orientale ; Bagdad n'est qu'à 950 km d'Haïfa, Dubaï à 2500 km.

Leur montée en capacité conjuguée à une meilleure efficacité pourrait renforcer le commerce de transit dans la zone. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si les deux principaux investisseurs dans le port d'Haïfa sont des ressortissants de grands pays exportateurs asiatiques, la Chine et l'Inde.