

Les ports au Qatar : quelles évolutions ?

Le commerce par voie maritime depuis et vers le Qatar (hors hydrocarbures et dérivés) a été fortement perturbé dans les premiers temps de la crise diplomatique régionale débutée le 5 juin 2017 par les restrictions imposées par les pays du Quartet (Arabie Saoudite, Emirats Arabes Unis, Bahreïn et Egypte). La réaction rapide des autorités, à travers l'ouverture de nouveaux circuits vers le port Hamad, a généré une forte hausse des volumes de fret maritime qui a suppléé à la suppression de l'approvisionnement par voie routière, en provenance des pays voisins. Dans le même temps, la crise régionale a donné un nouvel élan aux projets de développement des infrastructures portuaires, dont l'objectif est d'en augmenter les capacités et de mieux gérer les infrastructures pour favoriser les échanges, s'affranchir définitivement des ports émiratis, et faire émerger le Qatar comme un nouveau hub régional.

Depuis le début de la crise diplomatique, les infrastructures portuaires ont connu un développement rapide. Le fret traité a augmenté de 29%¹ en 2018 par rapport à 2017 dans les 6 ports que compte le Qatar.

1. Le port Hamad : principal port de marchandises du Qatar, destiné à devenir la future plateforme de transit régional, voire internationale

Lancé en 2011 avec une enveloppe de 7,4 Mds USD, le port Hamad s'étend sur près de 30 km², au sud de Doha. Il est opéré par Mwanji et Qterminals, sous la supervision du ministère des Transports et des Communications et comprend :

- un port commercial en eaux profondes, qui est actuellement doté d'un terminal containers d'une capacité de 2 M équivalents vingt pieds (EVP), d'un terminal autre fret et d'un terminal mixte² ;
- une base navale ;
- une zone franche principalement dédiée à la construction, la maintenance des navires, la pétrochimie et à la logistique.

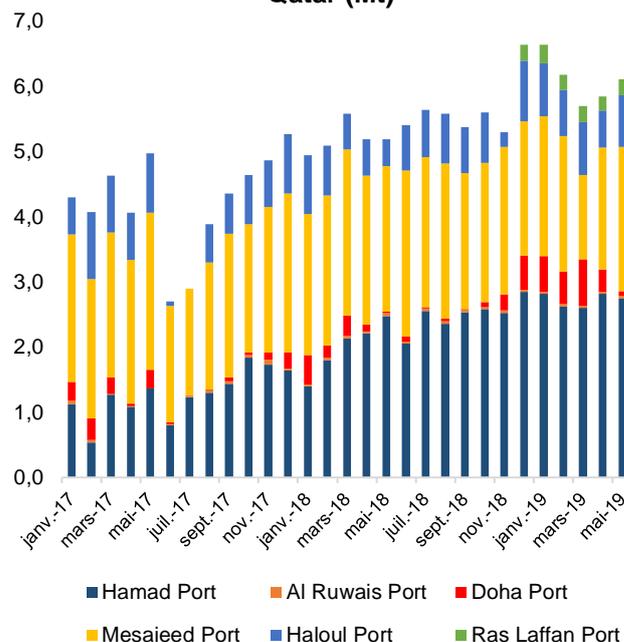
Partiellement opérationnel depuis la fin de l'année 2015 et officiellement inauguré en septembre 2017, le port connaît un développement accéléré depuis le mois de juin 2017, début de l'embargo instauré par les pays du Quartet. Des liaisons directes ont été ouvertes vers plusieurs pays du Golfe, d'Asie et du pourtour méditerranéen³, générant une forte hausse des volumes de fret de près de 80% en 2018 par rapport à 2017 pour atteindre 27,5 Mt⁴. Pour mémoire, jusqu'à la mise en place de l'embargo, l'essentiel des approvisionnements du Qatar par la mer transitait par les ports émiriens dont celui de Jebel Ali, tandis que l'approvisionnement par la route en nombreux produits se faisait depuis l'Arabie Saoudite.

Les Autorités ont procédé au lancement des phases suivantes de développement du port :

- un nouveau terminal containers dont la première phase devrait être opérationnelle en juin 2020 (appels d'offres en cours et à venir par Qterminals) ;
- un ensemble d'infrastructures de stockage de denrées alimentaires de base (riz, huile, sucre), qui seront réalisées par le groupe qatarien Al Jaber (livraison attendue en 2020) ;
- une 2^{ème} zone franche, dédiée à la transformation alimentaire.

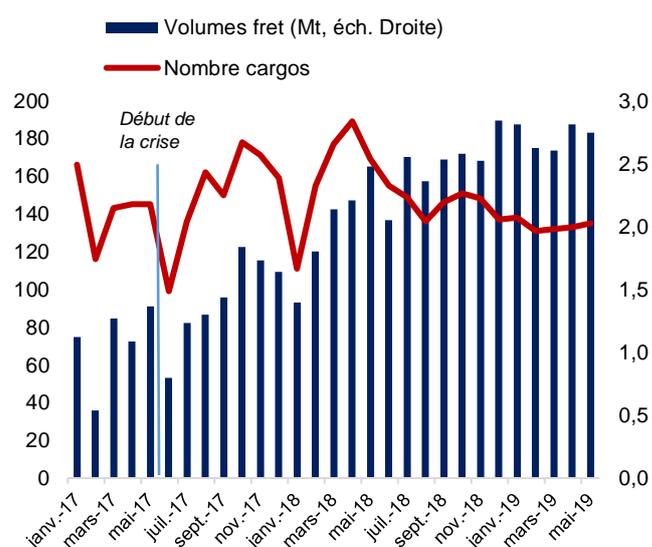
D'ici 2022, la capacité du port devrait être portée à 7,5 MEVP. Au-delà de l'impératif de sécurisation des approvisionnements, notamment alimentaires, l'ambition affichée des autorités est de faire du port Hamad une

Volumes de fret pris en charge par les ports du Qatar (Mt)



Sources : Autorité des Statistiques, SE de Doha

Trafic containers et autre fret au port Hamad



Sources : Autorité des Statistiques, SE de Doha

¹ Le fret traité est passé de 50,6 Mt en 2017 à 65,3 Mt en 2018.

² Roro, céréales et animaux vivants.

³ Oman, Koweït, Inde, Pakistan, Turquie, Grèce, Singapour, Malaisie, Taïwan, Chine, Corée du Sud, Iran, Irak, et prochainement Soudan.

⁴ Contre 15,4 Mt en 2017.

plateforme de transit d'envergure régionale, voire internationale, capable de concurrencer le port de Dubaï (Jebel Ali)⁵.

Si la présence française est encore timide, elle pourrait se développer davantage dans les prochaines années. Thales est, à ce stade, la principale entreprise française à être impliquée sur le développement du port Hamad (fourniture, installation et maintenance du système de sécurité du port). Les futurs développements devraient attirer l'intérêt d'autres entreprises françaises.

1. Le port de Doha : porte d'entrée du Qatar pour le tourisme de croisière

Le port de Doha, en réfection depuis le printemps 2017, est désormais réservé aux bateaux de croisière et de plaisance, en lien avec le plan gouvernemental de développement du secteur touristique. La saison 2018-2019 a constitué un record avec 44 paquebots et 145 000 visiteurs (+120% par rapport à 2017-2018). L'objectif est d'atteindre 500 000 passagers par saison d'ici 2022. Les autorités prévoient également de loger une partie des supporters de la Coupe du monde sur des paquebots à quai. Notons par ailleurs l'ouverture d'une ligne maritime « passagers » Qatar-Koweït-Oman début 2019.

2. Le port d'Al Ruwais : second port de commerce du Qatar

Lancé en 2014, le petit port commercial d'Al Ruwais est situé à 120 km au nord de Doha. Partiellement opérationnel depuis 2016, il connaît un regain d'activité depuis le déclenchement de la crise régionale, avec l'ouverture d'une liaison vers le port iranien voisin de Bushehr, qui a généré une forte augmentation des volumes de fret⁶. Le port devrait poursuivre son développement dans les années à venir, avec la construction notamment d'infrastructures de stockage.

3. Les ports de Ras Laffan, Mesaieed et Halul Island : les trois principaux ports d'exportation d'hydrocarbures du Qatar

Le pays compte 3 autres ports, à Ras Laffan, Mesaieed et Halul Island, gérés par Qatar Petroleum, pour l'exportation du pétrole, du gaz et des produits dérivés, notamment pétrochimiques. Le port de Ras Laffan, consacré à l'exportation de GNL, est sur le point de devenir le plus grand port d'exportation d'énergie au monde, capable d'accueillir une quantité importante de méthaniers grâce à ses six postes d'amarrage GNL. Quant au port de Mesaieed, il est désormais le corridor sud du Qatar et de la ville de Mesaieed qui regroupe un large éventail d'industries (métaux, matériaux de construction, produits chimiques et pétrochimique). Ce dernier dispose de 30 postes d'amarrage et abrite le plus grand terminal conteneurs du Qatar. Tandis que le port de Halul, situé à environ 80 km au nord-est de Doha, sert de terminal d'exportation de pétrole brut, produit à partir des champs de pétrole offshore du pays.

Gestion des ports au Qatar

Ports	Opérateurs
<ul style="list-style-type: none"> Port Hamad 	Mwani et Qterminals (Joint-Venture entre Mwani-51% et Milaha ⁷ -49%) 
<ul style="list-style-type: none"> Ancien port de Doha Al Ruwais 	Qatar Ports Management Company (Mwani) 
<ul style="list-style-type: none"> Port de Ras Laffan Port de Mesaieed Halul Island 	Qatar Petroleum 

Source : SE de Doha

Port Hamad



Port de Doha



Source : Mwani

Suivi par : Julie HEUGUET et Pauline QUINEBECHE

Clause de non-responsabilité - Le service économique s'efforce de diffuser des informations exactes et à jour, et corrigera, dans la mesure du possible, les erreurs qui lui seront signalées. Toutefois, il ne peut en aucun cas être tenu responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette publication.

⁵ Pour le transbordement, les autorités ciblent notamment les ports de taille moyenne du Koweït, d'Irak et d'Iran.

⁶ Passés de 297 000 t en 2016 à 412 000 t en 2017 et 432 000 t en 2018.

⁷ Entreprise nationale de transport maritime et logistique.