



Photo by: Ronen Zvulun/Reuters

Tempête dans les ports

By **SHLOMO MAITAL**
 09/07/2013

Entravés par le népotisme, les salaires exorbitants et une productivité chancelante, les ports israéliens sont à la traîne. De plus, leur inefficacité coûte des milliards aux consommateurs.

« Il n'est pas de vent favorable pour qui ne connaît pas son port » dit le proverbe. Mais dans les ports israéliens, les embruns semblent plutôt repousser les navires vers le large. Alors que la tempête gronde, personne ne semble détenir la solution pour rétablir la situation. Dire que les ports d'Ashdod et de Haïfa sont en difficulté est un euphémisme. Ils sont rongés par le népotisme, les salaires exorbitants, une productivité en dessous de la moyenne, les conflits sociaux et un syndicalisme agressif. Et pour couronner le tout, ils ne sont plus en mesure d'accueillir les énormes navires porte-conteneurs qui naviguent désormais sur les principales routes commerciales du monde.

Une situation alarmante, qui risque de mettre Israël à la merci de l'Égypte et de la Turquie – pays islamiques qui lui sont de plus en plus hostiles – pour prendre en charge une grande partie de ses exportations et importations.

Un monopole qui coûte des milliards

Le professeur David Gilo, chef de l'autorité de la concurrence, dénonce le monopole de gestion des sociétés portuaires de Haïfa et d'Ashdod.

Selon un rapport publié en avril dernier par l'Autorité de la concurrence, les deux principaux ports israéliens sont 30 % moins efficaces, à volume égal, que leurs concurrents étrangers. Une inefficacité qui implique une perte annuelle de quelque 5 milliards de shekels, supportée directement par les consommateurs. La hausse des prix des produits finis et des matières premières utilisées pour leur fabrication en est la conséquence immédiate.

A une époque où les travailleurs sont durement éprouvés par les compressions budgétaires et les hausses d'impôts, le chaos qui règne dans les ports se traduit directement par une augmentation du coût de la vie. Il y a deux ans, des manifestants avaient protesté contre la hausse du prix du cottage. Ils auraient sans doute mieux fait de s'attaquer au comportement scandaleux, et beaucoup plus coûteux, des travailleurs portuaires. Environ 40 % du produit intérieur brut (PIB) est composé des exportations et plus de 95 % des importations et exportations transitent par les deux principaux ports du pays.

Depuis 65 ans, les gouvernements successifs tentent d'opérer une réforme des ports. Sans succès. Les militants syndicaux ont jusqu'à présent contrecarré tous leurs efforts. La dernière tentative en date est celle de Binyamin Netanyahu en personne, alors ministre des Finances, en 2005. Elle avait débouché sur la mise en place de deux compagnies portuaires indépendantes à Haïfa et Ashdod, détenues par l'État, afin de stimuler la concurrence entre les deux. Les travailleurs portuaires avaient également reçu 100 000 shekels chacun pour s'engager à reprendre le travail. Ce qui n'a pas pour autant enrayé la grève du zèle et les ralentissements de travail qui se sont poursuivis de manière officieuse.

Deux Israël

Le gouvernement Netanyahu se prépare aujourd'hui à un nouvel effort de nettoyage des ports, dirigé cette fois-ci par le ministre des Transports Israël Katz. Mais va-t-il aboutir ? Les ports israéliens sont la parfaite illustration de la maladie qui affecte le pays : la schizophrénie économique nationale. Il y a deux Israël. L'un est créatif, tapageur, à forte prédominance technologique, composé essentiellement de jeunes entrepreneurs, qui peuvent créer une application Smartphone pour guider les gens vers leur destination, Waze, conquérir rapidement 50 millions d'utilisateurs, et la vendre à Google pour plus d'un milliard de dollars. Avec cependant

une condition à la clé : que les activités de recherche et développement de l'entreprise restent en Israël pendant au moins trois ans.

L'autre est celle des deux ports, de la Compagnie israélienne d'électricité et d'autres entreprises nationalisées. Pour mémoire, il y a deux ans, Alon Hassan, le dirigeant syndical du port d'Ashdod, invitait ses collègues travailleurs portuaires à la bat-mitsva de sa fille pendant les heures de travail.

La « petite fête » entraînera « la paralysie quasi-totale de l'unedesplusimportantesplaquestournantesdupays », lit-on alors dans la presse. L'intention de Hassan ne fait aucun doute : montrer qui est le patron. Exportateurs, importateurs et consommateurs israéliens en payent les frais. Le 14 juin dernier, Hassan a toutefois démissionné. Un rapport accablant, qui détaille les activités commerciales privées du dirigeant syndical, a été remis au procureur général par les autorités gouvernementales. Le rapport s'inquiète du fait que les affaires de Hassan aient pu porter atteinte au port et à ses clients.

Nul n'est prophète en son pays

Israël n'a pas suivi la tendance mondiale de privatisation des grands ports. En 2006, Dubai Ports World (DPW) acquiert six grands ports américains : New York, Baltimore, Miami, la Nouvelle-Orléans, Philadelphie et celui du New Jersey, ainsi que des opérations dans 16 autres ports. Dans la foulée du 11 septembre, la transaction déclenche un tollé. Une solution est trouvée : le groupe d'assurances américain AIG (American Insurance Group) obtient les actifs portuaires tandis que DPW se charge des opérations et du fonctionnement. Un modèle qui peut également s'appliquer à Israël. La propriété et la construction des infrastructures portuaires resteraient aux mains de l'Etat, mais des opérateurs privés prendraient en charge la manutention et les travaux sur au moins une partie des quais. L'objectif viserait à stimuler la concurrence et l'efficacité, et à réduire la mainmise syndicale. Le professeur Yehouda Hayouth, de l'institut Neaman, ancien président de l'université de Haïfa et expert en transport maritime, s'est notamment penché sur cette question. Il a publié, voilà plus de 30 ans, un article de référence dans la revue académique de géographie économique qui laissait présager de l'avenir.

« Le trafic de conteneurs maritimes, écrit Hayouth, sera concentré dans un nombre limité de grands ports. » Ces ports accueilleront des navires porte-conteneurs toujours plus importants. Hayouth annonçait également le transport intermodal : une approche systémique pour acheminer les conteneurs à destination en utilisant plusieurs modes de transport, par le biais d'un connaissance, d'un taux et d'une garantie uniques. Ce système est adopté depuis longtemps par les plus grands ports américains de la côte Ouest, Portland, Tacoma et Seattle, qui se livrent à une concurrence acharnée.

Laisser le contrôle à l'Egypte ?

Les prédictions de Hayouth sont devenues réalité. De nos jours, les porte-conteneurs sont énormes et les ports se sont agrandis pour en assurer le service. Une partie de la logique sous-jacente est enseignée dans les livres d'économie du niveau secondaire. Plus le porte-conteneurs est grand, plus les frais d'expédition à l'unité sont bas. C'est ce que l'on appelle l'économie d'échelle. Aujourd'hui, explique Hayouth, les compagnies maritimes sont en train de construire et d'exploiter des navires porte-conteneurs pouvant transporter 18 000 conteneurs EVP (équivalent vingt pieds, soit 38,5 m³). Ces navires géants – 23 conteneurs dans leur largeur – sont déjà nombreux à sillonner les océans. Ils ne peuvent accoster que dans les ports les plus grands et les plus modernes. Ni Haïfa ni Ashdod n'offrent de telles facilités. Actuellement, les ports israéliens peuvent accueillir des navires transportant seulement jusqu'à environ 10 000 conteneurs. Israël a raté le coche.

La plus grande route commerciale, dans le monde d'aujourd'hui, est la route Asie-Moyen-Orient-Europe. Hayouth explique que la MSC (Compagnie de transport maritime méditerranéenne), 2e compagnie maritime mondiale, a récemment ouvert une voie commerciale au départ de quatre ports chinois et de Singapour à destination de New York, en passant par Haïfa.

Ce sont de bonnes nouvelles. Mais sans doute seulement à court terme. MSC, Maersk et d'autres grandes compagnies maritimes se tournent vers les navires géants de 18 000 conteneurs. Haïfa n'est pas en mesure de gérer ce trafic. Mais Port-Saïd, premier port d'Égypte, peut le faire. Port-Saïd est un port privatisé efficace, qui traite environ 4 millions de conteneurs par an, soit près de 4 fois plus que Haïfa ou Ashdod. Si les navires y accostent, plutôt que dans un port israélien, et déchargent leurs conteneurs sur de plus petits navires collecteurs qui peuvent accoster à Haïfa, en plus de l'incidence économique, cela comporte d'importants risques en matière de sécurité. Israël est-il prêt à voir ses importations et exportations contrôlées par l'Égypte ? Les expéditeurs ont deux raisons principales d'éviter Ashdod et Haïfa. Les syndicats imposent des coûts élevés et de longs délais, et l'infrastructure est obsolète.

Israël fait tout pour arriver à bon port

Le ministre des Transports Israël Katz propose de résoudre ces deux problèmes en faisant d'une pierre deux coups. Début juillet, le gouvernement a lancé deux appels d'offres pour construire et exploiter un nouveau port, à Ashdod ou Haïfa. Le port sera géré et exploité par des partenaires privés, ce qui permettra de contourner les syndicats. Cependant le coût élevé de l'infrastructure sera supporté par l'État. La nouvelle installation rivalisera avec les ports existants, moins efficaces. L'idée première, derrière cette démarche, est de forcer les ports moribonds à se moderniser et améliorer leur productivité, du fait de la concurrence.

Naftali Bennett, le ministre de l'Économie et du commerce soutient fermement l'idée, et Katz s'efforce de « marcher dans les pas de Kahlon ». Moshe Kahlon est le ministre de la Communication qui a permis de réduire considérablement le coût des téléphones cellulaires en Israël, grâce à l'ouverture de ce secteur à de nouveaux concurrents.

Cette décision est attendue depuis longtemps. Les ports israéliens ont pris du retard, tant dans leur capacité à accueillir de grands navires, que dans leur efficacité à les charger et les décharger. Les dirigeants syndicaux ont juré de contrecarrer toute tentative de privatisation. Hayouth n'est pas certain que le nouveau port permettra de résoudre entièrement le problème. Néanmoins, il soutient la construction de celui-ci. Hayouth rappelle comment l'ancien Premier ministre britannique Margaret Thatcher a réussi là où Israël a jusqu'à présent échoué. Elle a tout simplement offert aux travailleurs portuaires 10 % des actions des compagnies portuaires. Ainsi, lorsque les employés se mettent en grève, ils portent atteinte à leurs propres revenus, pas seulement à ceux des capitalistes et du gouvernement.

Pour ma part, j'ai cosigné, avec Hayouth et trois autres collègues, une lettre adressée au Premier ministre Binyamin Netanyahu, envoyée le 4 juin dernier, demandant que le nouveau port soit construit à Haïfa. Nous nous appuyons sur le fait qu'Ashdod n'appartient pas vraiment à la périphérie d'Israël, mais essentiellement au grand Tel-Aviv. Il n'y a que 29 km entre Tel-Aviv et Ashdod, soit une demi-heure de voiture. En revanche, la construction du port de Haïfa pourrait stimuler le développement économique de toute la Galilée.

Israël se classe seulement 31e au rang mondial, juste avant le Liban et loin derrière l'Afrique du Sud, selon l'Indice 2010 de performance logistique (LPI), un classement établi par la Banque mondiale qui mesure l'efficacité du transport de marchandises dans le monde. (Les données de 2012 n'ont pas été publiées.) Une des mesures utilisées pour évaluer la productivité des ports est le nombre de conteneurs chargés et déchargés par heure et par équipe.

Ainsi, Barcelone manipule près de 80 conteneurs par heure, tandis que la productivité d'Ashdod est inférieure à 27, bien en dessous de celle d'autres ports de la Méditerranée orientale.

Le rapport de 2012 de l'Administration des compagnies nationales montre que les travailleurs du port de Haïfa ont gagné une moyenne de 458 000 shekels par an, suivis de près par les travailleurs du port d'Ashdod, avec une moyenne annuelle de 443 300 shekels. Soit quatre fois le salaire israélien moyen annuel. Ce qui tend à prouver que les travailleurs portuaires sont surpayés et sous-performants. Il n'y a donc pas lieu de s'étonner quand 3 000 demandeurs d'emploi se présentent suite à une offre de 45 places de dockers cette année.

Ils n'ont pas écouté Herzl

Les ports d'Israël ne sont que la partie émergée de l'iceberg. Malgré plusieurs vagues de privatisation, dont les banques, El Al et la compagnie maritime Zim, l'Etat gère encore plusieurs très grandes entreprises, principalement en ce qui concerne les infrastructures.

Selon le rapport annuel de l'Autorité de la concurrence, publié le 20 mai, les compagnies nationalisées emploient près de 60 000 travailleurs. Certaines sont très rentables (Rafael, la compagnie de systèmes de défense avancée, et IAI, Industries aérospatiales israéliennes) parce qu'elles opèrent dans un domaine industriel où la concurrence est féroce au niveau mondial.

Mais plusieurs ont terminé en déficit l'an dernier: la Compagnie israélienne d'électricité, qui a perdu 679 millions de shekels (190 millions de dollars), Israël Railways, la compagnie de chemins de fer, qui a enregistré un déficit de 268 millions de shekels et l'Industrie militaire israélienne, qui a essuyé une perte de 247 millions de shekels. Les pertes répétées de cette dernière ont créé une énorme dette nationale de 2,2 milliards de shekels. Les efforts de privatisation de la compagnie ont, jusqu'à ce jour, été bloqués par le ministère de la Défense.

Hayouth se plaît à citer Théodore Herzl, qui écrit dans son livre L'Etat juif en 1896 : « Ce ne sont pas les passagers qui créent la demande de trains, mais au contraire les trains qui amènent les passagers. » En d'autres termes, c'est l'offre qui crée la demande. Une meilleure infrastructure entraîne le besoin. Un gouvernement avisé devance la nécessité, au lieu d'y répondre.

Les décisions successives des gouvernements israéliens n'ont pas été judicieuses en matière de développement des ports. Ni dans leur exploitation, ni dans les investissements requis pour rester compétitif au niveau mondial, efficace et moderne. Ils n'ont pas écouté Herzl. Reste à savoir si la détermination de Katz va porter ses fruits et aboutir à la construction d'un nouveau port compétitif. S'il est en mesure de remporter le bras de fer avec les syndicats. Ou si l'État va rester à la traîne dans la course cruciale pour fournir une logistique compétitive pour les entreprises israéliennes, l'industrie et les consommateurs.

Shlomo Maital est chargé de recherche principal à l'institut S. Neaman, au Technion
