

Les Notes IPEMED

ÉTUDES & ANALYSES

N°7 FÉVRIER 2010

Maxime Weigert

DOCTORANT, INSTITUT DE RECHERCHE
ET D'ÉTUDES SUPÉRIEURES DU TOURISME,
PARIS I

Préface de **Marc Abeille**

COPÉTRANS

Cartographie : **Pierre Besnard**



S O M M A I R E

Un contexte prospectif déterminant	4
Le transport euro-méditerranéen, une priorité	5
Une vision nouvelle des échanges maritimes	7
Les enjeux du transport maritime et de la logistique en Méditerranée	8
L'exemple du corridor maritime de l'Asie orientale	10
Le programme Meda-Mos: élaborer des projets pilotes	12
L'exigence de financements conséquents	15

Les autoroutes de la mer

DES PERSPECTIVES PROMETTEUSES EN MÉDITERRANÉE

PRÉFACE

C'EST EN MÉDITERRANÉE, plus précisément en Italie, que s'est élaboré pour la première fois, il y a un quart de siècle, un grand projet d'autoroutes (*Autostrade*) de la mer, destiné à soulager les axes routiers Nord-Sud de la péninsule. Et c'est en Méditerranée que les perspectives sont aujourd'hui, dans des configurations diverses, les plus prometteuses. Après des initiatives plus ou moins abouties et diverses fluctuations conceptuelles, cet horizon est devenu plus visible. Et ce, à partir de réalisations conduites par des acteurs de marché, d'expériences pilotes et de projets publics-privés. Les récentes ruptures dans les échanges internationaux et dans les services qui en assurent l'acheminement renforcent l'intérêt et la pertinence de ces projets pour l'espace régional et leurs premiers impacts apparaissent.

Le concept: comme pour toute solution innovante, surtout en matière d'organisation à partir de situations complexes, les avis et perceptions ne sont pas encore pleinement partagés sur les caractéristiques des autoroutes de la mer. Cependant, les positions se rapprochent, entre réalités des acteurs de marché (opérateurs et clients), volontés politiques, nationales, régionales et relais de communication professionnels ou grand public.

Il est ainsi acquis dans tous ces cercles que le produit *autoroute de la mer* se présente comme un paquet de prestations de transport de marchandises générales (autres que cargaisons de vrac), et accessoirement de passagers dans des configurations bien particulières.

Le but premier est d'offrir aux utilisateurs des solutions de transport avancées en termes de performances et de qualité d'ensemble. Il s'agit de tendre au mieux et au maximum vers l'efficacité et la simplicité du transport routier, – d'où le terme d'autoroute – et de compenser les handicaps du mode maritime: moindre flexibilité des horaires et des fréquences, ruptures des



IPEMED

- INSTITUT DE PROSPECTIVE ÉCONOMIQUE DU MONDE MÉDITERRANÉEN -

IL S'AGIT DE TENDRE
VERS L'EFFICACITÉ
ET LA SIMPLICITÉ
DU TRANSPORT ROUTIER,
ET DE COMPENSER
LES HANDICAPS DU MODE
MARITIME

OBJECTIF: RELIER LE PLUS
GRAND NOMBRE DE
MARCHÉS MÉDITERRA-
NÉENS, QUELS QUE SOIENT
LEUR DIMENSION ET LEUR
ÉLOIGNEMENT, AU RÉSEAU
COMMUN DE TRANSPORT

transferts entre les parcours en mer et sur terre, procédures nombreuses et diverses, notamment aux frontières portuaires. Tous ces facteurs affectent la fluidité du maritime par rapport au routier, tout comme ils pénalisent le rail, confronté aux mêmes enjeux avec les *autoroutes ferroviaires*. Mais leurs effets peuvent être compensés et réduits grâce à l'intégration dans le produit *autoroute de la mer* des services de transport maritime, des opérations et formalités de transit portuaire, des passages de frontières, des acheminements terrestres des deux côtés de la mer ainsi que de l'ensemble des flux d'information qui les déclenchent et les accompagnent.

EN RÈGLE GÉNÉRALE et aussi perfectionnée soit-elle, cette intégration de la chaîne des interventions physiques et des procédures n'est pas suffisante, face à des schémas de transport *tout routier* qui resteront toujours plus simples et plus rapides. Elle vient cependant s'ajouter aux atouts du mode maritime : coûts d'infrastructures réduits par rapport à ceux des réseaux terrestres, économies d'échelle grâce à la consolidation des flux et aux capacités des navires, gains environnementaux (consommation de carburants, absence de congestion...), soit autant de paramètres favorables à l'optimisation des complémentarités mer-terre, y compris mer-route.

Les enjeux de marché dépendent des échanges commerciaux que les chaînes logistiques du transport international peuvent entraver par leur inefficacité et, inversement, renforcer lorsqu'elles s'améliorent.

Les marchandises visées sont toutes celles qui peuvent être expédiées en unités de transport – véhicules routiers et conteneurs pour l'essentiel –, tous contenant qui peuvent en assurer l'acheminement de bout en bout sans manipulation directe intermédiaire, puisque ce sont ces unités, et non les marchandises, qui sont manutentionnées directement entre les segments et moyens de transport : route, rail, fleuve pour la partie terrestre, ports maritimes et navires pour la partie maritime.

Deux types de solutions techniques et commerciales intermodales coexistent, qui structurent la logistique transport des marchandises visées :

- en Méditerranée, comme en mer Baltique et mer du Nord, les transports routiers disposent de navires rouliers tout fret (*Ro-Ro*) ou fret et passagers (*Ro-pax* et car-ferries) qui assurent les traversées maritimes pour relier les réseaux terrestres. Ces solutions, dominantes dans la desserte des îles et sur les traversées courtes (détroit de Gibraltar), existent depuis longtemps dans l'ensemble régional, avec des liaisons de référence entre la Turquie et le corridor adriatique d'une part, et entre la Tunisie et l'Italie et le Sud de la France d'autre part. Elles se développent depuis plusieurs années entre les péninsules italienne et ibérique, sous l'impulsion d'opérateurs italiens qui sont parvenus à attirer des poids lourds et à réduire la pression routière sur les voies côtières du littoral du Nord-Ouest. Les uns et les autres sont d'ores et déjà inscrits parmi les réalisations et les projets d'autoroutes de la mer.
- la seconde option technique et commerciale (le conteneur), est proposée dans tous les ports de Méditerranée, et sur toutes les relations. C'est la plus universelle et la plus intermodale, le conteneur étant l'outil standard des transports internationaux, d'où son rôle déterminant dans la mondialisation des échanges. Ses schémas sont plus adaptés et plus faciles à mettre en œuvre lorsque la solution *Ro-Ro* ne convient pas, parce que le marché est trop limité, déséquilibré ou irrégulier, ou pour tout autre facteur empêchant la rentabilité. C'est aussi la formule la moins coûteuse et la plus économe en carburant.

Les conditions de réussite des autoroutes de la mer, communes à tous les projets et adaptables selon les axes et les marchés, se définissent dans le contexte et sur les bases rappelés ci-dessus. Il est nécessaire d'en réunir le maximum pour établir la crédibilité politique et commerciale des solutions et assurer une attractivité durable pour les utilisateurs et les investisseurs privés et publics.

Les défis de la fiabilité des opérations et services de transport, sur chacun des maillons terrestre, portuaire et maritime, imposent la mise en place des bonnes pratiques existantes en la matière. Les défis de la facilitation sont également essentiels ; ils s'adressent à un plus grand nombre d'intervenants institutionnels et opérationnels, chargés d'assurer ou de respecter les procédures, les formalités et les contrôles de tous ordres, aux passages des frontières portuaires ou en tout point de la chaîne.

C'est dans des formes de partenariat innovant, entre des acteurs de cultures administrative et professionnelle différentes, qu'il sera possible de répondre à ces défis, afin de relier le plus grand nombre de marchés méditerranéens, quels que soient leur dimension et leur éloignement, au réseau commun de transport. Ces mises en perspective et ces dimensions, présentent tout l'intérêt du dossier d'étude et d'analyse préparé par Ipemed sur les autoroutes de la mer. ●

INTRODUCTION

LE 13 JUILLET 2008, LES FONDATEURS de l'Union pour la Méditerranée (UPM) avalisent la liste, dressée en annexe de la Déclaration de Paris, des six initiatives concrètes et prioritaires censées arrimer les deux rives de la Méditerranée. Ce nouveau plan d'action régional, structuré en six volets sectoriels, fixe notamment, par l'initiative *Autoroutes terrestres et autoroutes de la mer*, les objectifs prioritaires de la nouvelle Union en matière de transports. Ces recommandations sont l'héritage des principes du partenariat Euro-med qui, depuis 1995, promeut le transport comme fondement de la cohésion et du développement de l'espace méditerranéen. La déclaration de l'UPM incite les États-membres à une plus grande coopération dans le domaine de la sécurité et de la sûreté maritime et propose que soient mis en œuvre trois projets prioritaires, qui concernent le rail (liaison *trans-Maghreb*), la route (autoroutes côtières) et le transport maritime. Mais la mer Méditerranée étant placée symboliquement au coeur du futur édifice régional, c'est le projet maritime, mieux connu sous le nom d'autoroutes de la mer, qui suscite le plus grand intérêt.

L'autoroute de la mer est une invention de la Commission européenne. Le concept apparaît avec le projet, élaboré dès 2001, de convertir certaines liaisons maritimes intracommunautaires en « véritable alternative compétitive aux transports terrestres »⁽¹⁾, en vue de réduire la congestion routière, notamment au niveau des Alpes et des Pyrénées, véritables goulets d'étranglement. Depuis 2001, la définition s'est précisée⁽²⁾, mais l'objectif est resté inchangé : les autoroutes de la mer doivent être des voies maritimes reliant deux États-membres de l'Union européenne (UE) et permettant de réduire le nombre de camions sur les routes terrestres⁽³⁾. C'est donc à double titre qu'en l'état, le concept européen d'autoroute de la mer ne peut pas être reporté sur l'espace euro-méditerranéen. D'une part, parce que les liaisons terrestres entre la rive sud⁽⁴⁾ et la rive nord sont pratiquement inexistantes, ce qui limite l'opportunité d'un transfert modal. D'autre part, parce que, à la différence de l'UE, la région euro-méditerranéenne associe des pays de niveau de développement inégal. L'établissement de liaisons maritimes entre les pays européens et les pays du Sud et de l'Est de la Méditerranée (Psem) soulève des problèmes radicalement différents de ceux que pose le développement de lignes intracommunautaires.

Il existe un avatar euro-méditerranéen du concept d'autoroute de la mer. Depuis 2006, un programme de la Commission européenne, Meda-Mos

(1) Livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix, Commission européenne, 2001.

(2) Précisons qu'à la date de la publication de cette note, il n'existe pas de définition officielle d'une autoroute de la mer.

(3) Henri de Richemont, Rapport à Monsieur Dominique Bussereau, 26 mai 2009.

(4) Nous entendons par rive sud l'ensemble des pays bordiers des rives sud et est de la Méditerranée.

ON ATTEND DE CES
LIAISONS QU'ELLES
JOUENT UN RÔLE
DE CATALYSEUR DANS
L'INTÉGRATION
LOGISTIQUE ET
ÉCONOMIQUE DE L'ESPACE
EURO-MÉDITERRANÉEN

LA CRÉATION D'UNE AIRE
MÉDITERRANÉENNE
DE LIBRE-ÉCHANGE
OCCASIONNERA
LA SUPPRESSION DES
BARRIÈRES TARIFAIRES
QUI ENTRAVENT
LE COMMERCE ENTRE
LE SUD ET LE NORD

(5) Yves Crozet, *Prospective des transports en Méditerranée à l'horizon 2030*, Laboratoire d'économie des transports, Paris, Laroche Florent, 2009.

4

Les Notes IPEMED n°7

AUTOROUTES DE LA MER

(MoS = Motorways of the Sea), est consacré à l'élaboration d'autoroutes de la mer reliant les rives nord et sud. Ainsi, dans l'espace méditerranéen, il est nécessaire d'en distinguer deux catégories : les autoroutes de la mer méditerranéennes, liaisons intracommunautaires, traits d'union entre deux ports de l'UE ouvrant sur la Méditerranée ; et les autoroutes de la mer transméditerranéennes, censées relier un port de la rive nord à un port de la rive sud. L'enjeu de ces secondes n'étant plus le transfert modal et les liaisons devant extracommunautaires, il convient de se demander en quoi consiste ce projet et comment le concept a été adapté au contexte méditerranéen. L'examen des documents et des rapports techniques fournit de nombreuses précisions sur l'évolution, le contenu et les enjeux de ce nouveau type de voies maritimes Nord-Sud. Mais aucun travail de synthèse n'a été à ce jour été entrepris – lacune que l'Institut de prospective économique du monde méditerranéen (Ipemed), par la présente note, se propose de combler.

L'objectif de cette synthèse est de montrer, à travers l'étude du projet d'autoroutes de la mer transméditerranéennes, quels sont les enjeux du transport maritime en Méditerranée, et de préciser en quoi le développement de ce mode de transport peut servir l'intégration euro-méditerranéenne. Pour y parvenir, il est d'abord nécessaire de recenser les problèmes que pose, en termes économiques, réglementaires et techniques, la mise en œuvre de ce nouveau type de liaison Nord-Sud. La prospective économique, qui motive les politiques euro-méditerranéennes de transport, et le diagnostic du système de transport méditerranéen montrent que l'enjeu est considérable. Les effets escomptés débordent ce seul secteur : on attend de ces liaisons qu'elles jouent un rôle de catalyseur dans l'intégration logistique et économique de l'espace euro-méditerranéen.

1 Un contexte prospectif déterminant

L'INTÉGRATION EURO-MÉDITERRANÉENNE, quel que soit l'état d'avancement où elle parvienne, entraînera un accroissement important des flux de marchandises entre les deux rives de la Méditerranée, pour au moins deux raisons. D'une part, parce que la création d'une aire méditerranéenne de libre-échange occasionnera la suppression des barrières tarifaires qui entravent le commerce entre le Sud et le Nord. D'autre part, parce que la reconfiguration progressive des systèmes de production industrielle, selon la nouvelle division internationale du travail, et de production agricole, selon une logique de complémentarité agro-climatique, produira des effets de multiplication et de diversification des échanges. Cette réorganisation en profondeur du commerce régional sera rendue possible par le secteur privé, dont les investissements directs à l'étranger (IDE) vont croissant dans la région. Certes, ces évolutions dépendent de plusieurs facteurs, géopolitiques au premier chef : le conflit israélo-palestinien, le contentieux sahraoui, les troubles en Irak sont autant de freins à l'intégration économique de la Méditerranée. Néanmoins, dans un contexte global de crise alimentaire et de volatilité des prix énergétiques, la régionalisation des économies présente de notables avantages – celui de la proximité géographique notamment – qui peuvent inciter à dépasser les résistances nationales.

Le modèle prospectif d'*Euromed Transport Project*, que commente en détail le rapport Ipemed sur les transports en Méditerranée à l'horizon 2030⁽⁵⁾, fonde ses prévisions de trafic de marchandises sur trois scénarios régionaux plus ou moins optimistes quant au niveau d'intégration régionale qui sera atteint en 2030 dans l'espace méditerranéen.

Le premier scénario, le plus optimiste, est celui d'une intégration économique totale (IET). Il se fonde sur une importante croissance économique des pays européens et méditerranéens, sur une intégration commerciale

TABLEAU 1

Estimations (import/export) de croissance des flux selon les trois scénarios

En millions de tonnes et pourcentage de croissance annuelle

	2000	2025 (REG)		2025 (CEM)		2025 (IET)*	
Med-Med	9,1	20,5	3,3 %	40	6,1 %	77,2	8,9 %
Med vers UE	33,7	57,3	2,1 %	74,5	3,2 %	97,7	4,3 %
UE vers Med	50,3	89,5	2,3 %	119,7	3,5 %	161,2	4,8 %
Total	93,1	167,3	2,4 %	234,2	3,8 %	336,1	5,3 %

* REG: ralentissement économique global;
CEM: croissance économique moyenne;
IET: intégration économique totale

(6) Le transport maritime à courte distance (en anglais, *short sea shipping*) se définit comme le transport de marchandises entre des ports européens ou entre ces ports et des ports situés dans des pays non européens ayant une façade sur une mer fermée limitrophe de l'Europe. Le transport maritime euro-méditerranéen relève donc du transport maritime à courte distance.

(7) Groupe des ministres de Transport de la Méditerranée occidentale. Créé en 1995, le GTMO est une structure 5+5 dédiée au développement du réseau de transport de la Méditerranée occidentale. L'enceinte réunit les ministres en charge des transports dans 10 pays de la zone (Algérie, Espagne, France, Italie, Libye, Malte, Maroc, Mauritanie, Portugal et Tunisie).

(8) Centre de recherche sur le transport en Méditerranée occidentale. L'objectif principal du CETMO est la coopération pour l'amélioration des conditions de transport des pays de l'Europe du Sud (Espagne, France, Italie, Malte et Portugal) et du Maghreb (Algérie, Libye, Maroc, Mauritanie et Tunisie).

(9) Conçu et exécuté par la Commission européenne, Tina-Turquie est le projet d'extension du réseau transeuropéen de transport jusqu'à la Turquie dans le cadre des négociations de son adhésion à l'UE.

(10) Le corridor Traceca est l'axe de transport Europe, Caucase, Asie.

totale de ces pays et sur la résolution des conflits régionaux (notamment celle du conflit israélo-palestinien). Le deuxième scénario, plus modéré, est celui de la croissance économique moyenne (CEM). Il suppose que la croissance du PIB continuera de croître dans les pays méditerranéens, mais aussi que les flux dans la région seront limités par un niveau d'intégration Sud-Sud resté faible. Enfin, le troisième scénario, celui du ralentissement économique global (REG), implique le blocage des accords d'association méditerranéens et le ralentissement de la croissance mondiale dans un contexte global de crise économique ou politique. Ce dernier scénario est pour ainsi dire celui du prolongement de la situation actuelle.

TABLEAU 1

Les chiffres présentés dans le tableau 1 expriment des millions de tonnes et ne prennent pas en compte les flux pétroliers. Selon le plus pessimiste des trois scénarios, le volume des marchandises échangées en Méditerranée aura pratiquement doublé entre 2000 et 2025. Selon le scénario le plus optimiste, il pourrait avoir presque quadruplé. Dans l'entre-deux, le scénario le plus probable prévoit pratiquement le triplement de ce volume. Ces estimations, et notamment celles qui concernent les échanges entre les deux rives, obligent les pays de cette zone à relever le défi du transport de ces marchandises, car seul un système de transport transméditerranéen efficace pourra soutenir la croissance des flux et la rendre possible. Les déclarations politiques euro-méditerranéennes, de celle de Barcelone en 1995 à celle de Paris en 2008, ont pris en compte l'enjeu fondamental de ce secteur pour l'avenir de la région et de nombreux travaux ont été engagés. Compte tenu des volumes considérables dont il est question et de la configuration géographique du Bassin, une importance croissante a été accordée au transport maritime.

2 Le transport euro-méditerranéen, une priorité

CONSIDÉRÉ COMME UNE PRIORITÉ, le transport maritime à courte distance⁽⁶⁾ a été tardivement pris en compte dans le projet de réseau euro-méditerranéen de transport. On peut dire que l'élaboration du système de transport méditerranéen a connu deux phases. La première est celle d'une approche infra-régionale, par grandes zones. Elle débute peu avant 1995, alors que s'ouvre la perspective de créer une aire de libre-échange en Méditerranée. La première étape est de définir les objectifs à poursuivre en matière de transport dans le cadre du Processus de Barcelone. Plusieurs réunions ministérielles sur le sujet (en Crète en 1994, à Lisbonne puis à Helsinki en 1997) permettent de fixer des règles d'action, qui pour la plupart restituent les grands principes de la politique européenne de transport : intégration du réseau par interconnexion, multimodalité, développement durable. Les critères retenus sont la base d'un modèle de transport régional euro-méditerranéen. Or à ce stade, les structures de travail consacrées à ce projet se décomposent par grandes zones, et non à l'échelle régionale. Par exemple, le GTMO⁽⁷⁾ et son secrétariat technique le CETMO⁽⁸⁾ limitent leurs travaux à la Méditerranée occidentale, les programmes européens Tina⁽⁹⁾ et Traceca⁽¹⁰⁾ portent sur les réseaux de transports turcs, et le pôle transport de la Commission économique et sociale des Nations unies pour l'Asie occidentale (ESCA) travaille sur le Proche-Orient, indépendamment du Partenariat Euromed. Pendant plusieurs années, par la réalisation d'études thématiques (infrastructures, réglementation, cohésion territoriale, etc.), chaque structure établit le diagnostic du système de transport dans la zone dont elle est en charge. Cet état des lieux se fait surtout à

CARTE 1



SOURCE : [HTTP://WWW.MEDATENT.NESTEAR.NET](http://www.medatent.nestear.net)

(11) Le Forum Euromed Transport, créé en 1998, est un événement quasi-annuel à l'occasion duquel se tiennent des réunions techniques rassemblant des hauts représentants du secteur des transports des pays du Partenariat Euromed et de l'Union européenne. La Commission européenne, qui organise les réunions, fait office de secrétariat du Forum.

(12) Dans le cadre du Programme Meda II (principal cadre financier de la coopération de l'UE avec les pays méditerranéens sur la période 2000-2006), la Commission européenne lance en novembre 2001 le premier projet euro-méditerranéen régional de transport (Projet Euromed Transport). Les travaux du Projet sont examinés lors du Forum Euromed Transport.

(13) Communication de la Commission au Conseil et au Parlement, *Extension des grands axes transeuropéens de transport aux pays voisins, Lignes directrices concernant les transports en Europe et dans les pays voisins*, Bruxelles, 31 janvier 2007.

(14) Présidé par l'ancienne commissaire aux Transports Loyola de Palacio.

(15) Comme, par exemple, en 2003, le programme Destin du CETMO. Ce projet avait pour objectif la définition et l'évaluation d'un réseau stratégique d'infrastructures de transport au Maghreb, conçu comme une extension du réseau transeuropéen de transport des pays européens de la Méditerranée occidentale.

(16) Présenté à l'occasion de la Conférence ministérielle euro-méditerranéenne sur les transports de Marrakech en décembre 2005.

(17) Projet Euromed Transport, Plan d'action régional de transport pour la région méditerranéenne 2007-2013, octobre 2007.

l'échelle nationale, et concerne principalement les transports terrestres, car les liaisons maritimes sortent du cadre géographique auquel les groupes de travail restreignent leurs études.

Entre 1996 et 2001, trois réalisations préfigurent l'évolution vers une approche intégrée du transport euro-méditerranéen, qui caractérise la deuxième phase. En 1998 tout d'abord, la création du Forum euro-méditerranéen de transport⁽¹¹⁾ institue une structure de dialogue régionale, puis, en 2001, la création du Projet Euromed Transport fournit un premier cadre d'action financier à la politique euro-méditerranéenne de transport⁽¹²⁾. La troisième réalisation est antérieure. Il s'agit du programme de recherche Corrimed. Mis en œuvre à partir de 1996, ce projet aboutit en 1997 à une première sélection de *corridors prioritaires*. L'apparition de

ce concept est décisive car, pour la première fois, le transport euro-méditerranéen est envisagé selon une logique non plus simplement nationale, mais transnationale. Cela ouvre la voie à la constitution d'un réseau de transport intégré transméditerranéen. Certes, les corridors proposés par Corrimed sont terrestres, mais la promotion du développement de liaisons maritimes reliant les rives nord et sud peut s'annoncer.

La deuxième phase, celle d'un réseau euro-méditerranéen de transport intégré, s'instaure dans le contexte de l'élargissement de l'UE de 2004 et de l'intégration de deux îles (Chypre et Malte). Cette dynamique se traduit par une refondation de la politique extérieure de l'UE et la création de la politique européenne de voisinage (PEV), dont l'objectif est de faciliter la diffusion des principes et des règles du marché intérieur vers les pays voisins – bâtir un espace normatif commun. Dans la politique européenne de transport, la PEV se traduit par le projet d'étendre au voisinage le réseau transeuropéen, et de faire en sorte que «la législation, les normes et les spécifications techniques des partenaires commerciaux soient compatibles avec celles de l'UE»⁽¹³⁾. Les prémices de cette stratégie apparaissent dans le rapport du Groupe de haut niveau (GHN)⁽¹⁴⁾, chargé en 2004 par la Commission européenne de préparer la révision de la politique européenne de transport pour les pays voisins. Ce groupe, qui, entre autres procédés, s'appuie sur les travaux réalisés par les structures sous-régionales depuis 1995⁽¹⁵⁾, recommande l'extension de cinq axes de transport transeuropéens vers les pays méditerranéens. Les mots et expressions *logistique, interopérabilité, services porte-à-porte, harmonisation des normes techniques* sont utilisés pour décrire les nouveaux objectifs d'un maillage du transport euro-méditerranéen que des points nodaux seront en charge de structurer (ports, aéroports, plateformes logistiques).

En contrepoint, le programme Meda Ten-T entreprend de définir des *corridors de démonstration* censés illustrer les enjeux de l'intégration du transport méditerranéen. Comme le montre la CARTE 1, le maillage Meda Ten-T traverse la mer, la recouvre. Pour la première fois, l'accent est mis sur les liaisons de transport maritime à courte distance, en tant que segment d'une chaîne intermodale. Ces recommandations, qui sont synthétisées en 2005 dans un *Livre bleu* sur les transports euro-méditerranéens⁽¹⁶⁾, sont érigées deux ans plus tard en Plan d'action régional de transport (PART⁽¹⁷⁾). Dans le même temps, le Projet Euromed Transport adopte ces orientations en mettant en œuvre, dans le cadre de Meda II, le programme Contrat principal sur les réformes réglementaires en 2003, puis le programme MTIN sur les infrastructures prioritaires en 2004 et, enfin, en 2006, le programme Meda-Mos sur l'extension des autoroutes de la mer au voisinage méditerranéen.

3 Une vision nouvelle des échanges maritimes

DURANT LA PREMIÈRE PHASE DE LA POLITIQUE euro-méditerranéenne de transport, les programmes consacrés au transport maritime concernent la terre ferme. Entre 1999 et 2001 par exemple, onze projets maritimes financés par le fonds Meda⁽¹⁸⁾ consistent dans des formations à la gestion des ports et à la manipulation de marchandises dangereuses dans les ports. En 2005, le rapport du GHN est le premier document officiel à donner la priorité aux services maritimes. Le premier des cinq axes prioritaires préconisés par le groupe en vue de relier l'UE au voisinage méditerranéen réside dans l'extension des *autoroutes de la mer* vers l'Afrique du Nord et le Moyen-Orient. Le rapport ne définit pas ce que sont ces autoroutes de la mer, car il fait écho au projet prioritaire n°21 des nouvelles orientations communautaires sur le développement du réseau des transports européens (RTE-T)⁽¹⁹⁾. Ce projet n°21 consiste à mettre en œuvre quatre *autoroutes de la mer* au sein de l'espace communautaire : l'autoroute de la mer Baltique, l'autoroute de la mer de l'Europe de l'Ouest, l'autoroute de la mer de l'Europe du Sud-Est, l'autoroute de la mer de l'Europe du Sud-Ouest. **ENCADRÉ 1** (page 8)

Les orientations RTE-T sont l'occasion pour la Commission européenne de définir le concept d'autoroute de la mer, plus de trois ans après qu'il a fait son apparition dans le *Livre blanc* de 2001. En 2004, est considéré comme autoroute de la mer tout projet ayant pour objectif le transfert modal ou la cohésion territoriale de l'Union par concentration des flux de fret sur une liaison maritime existante ou nouvellement créée. Le but est de réduire la congestion routière (transfert modal) et d'améliorer la desserte des régions et des États périphériques et insulaires (cohésion territoriale). À ce stade, la proposition du GHN d'étendre les autoroutes de la mer se doit de demeurer succincte. Elle ignore délibérément un problème majeur : la définition que la Commission européenne donne du concept s'applique mal à un projet d'extension au voisinage – la rive sud de la Méditerranée ne fait pas partie de l'UE et la congestion des axes Nord-Sud est quasi-inexistante.

La migration du concept d'autoroute de la mer sur le plan euro-méditerranéen implique donc son adaptation au contexte méditerranéen. C'est le *Livre bleu* qui, le premier, soulève ce problème : « *Le développement des autoroutes de la mer pour les trafics Nord-Sud de la région méditerranéenne se justifie plus par la nécessité d'améliorer la qualité des services [...] que par le besoin de réduire la congestion routière.* »⁽²⁰⁾ L'autoroute de la mer transméditerranéenne reste, à l'instar de l'autoroute de la mer communautaire, une liaison remplissant une fonction d'amélioration qualitative et quantitative du trafic. Mais le contexte méditerranéen est autre, tout comme le sont les besoins des Psem dans le domaine du transport. Les autoroutes de la mer transméditerranéennes deviennent « *partie intégrante de l'organisation logistique de la chaîne de transport (Livre bleu)* » et leur mise en œuvre est devenue indissociable de l'amélioration des « *ports et des plateformes et services logistiques intermodaux (PART)* ». Le concept d'origine est dénaturé, mais le nouveau rôle qu'on lui assigne est capital : « *L'introduction du concept d'autoroute de la mer contribue à donner une nouvelle vision des échanges maritimes en Méditerranée, dans le sens d'un transport plus intégré entre pays, suivant une logique de besoin.* »⁽²¹⁾ Ainsi, dans le cadre de l'intégration du réseau euro-méditerranéen de transport, le concept d'autoroute de la mer est choisi pour incarner l'ambitieux projet de développement du transport maritime et des chaînes logistiques – d'où sa prééminence médiatique, jusqu'à la Déclaration de Paris. Le caractère séduisant du concept sur le plan de la communication n'est pas étranger à ce choix.

Le *Livre bleu* propose quelques pistes pour la mise en œuvre d'autoroutes de la mer transméditerranéennes. Les implications logistiques du projet se confirment : amélioration des infrastructures et des services por-

(18) Principal cadre financier de la coopération de l'UE avec ses partenaires méditerranéens.

(19) Ces orientations ont été proposées en 2003 par un Groupe de Haut Niveau présidé par le commissaire van Miert.

(20) *Livre bleu*, op. cit., p. 53.

(21) Christian Reynaud, « L'intégration des réseaux de transport dans l'espace euro-méditerranéen et le rôle du transport maritime », in Xavier Peraldi et Michel Rombaldi (2008), *Le Transport maritime à courte distance, Enjeux et perspectives en Méditerranée*, Paris, L'Harmattan, p. 80.

● Depuis son apparition en 2001, le concept d'autoroute de la mer fait florès dans les politiques européennes de transport. Après avoir été mis en avant par les orientations RTE-T de 2004, le concept est introduit en 2007 dans le programme de financement Marco Polo II, consacré aux projets de transfert modal pour la période 2007-2013. Pourtant, à ce jour, aucune autoroute de la mer n'existe officiellement au sein de l'UE. Certes de nombreuses initiatives nationales se sont autoproclamées «*autoroutes de la mer*». C'est le cas de la liaison, inaugurée en 2005, reliant le port de Toulon à celui de Civitavecchia en Italie. Suspendue en février 2009 à cause d'un mauvais remplissage des navires,

cette ligne a fait long feu. La mise en œuvre d'autoroutes de la mer qui soient une alternative à la route est une gageure. Le succès de ces liaisons est tributaire de la massification des flux maritimes intracommunautaires. Or il existe de nombreuses entraves à une telle évolution, qui relèvent d'un cercle vicieux. Pour un chargeur, faire basculer des marchandises sur une route maritime revient à réorganiser entièrement son circuit logistique. Compte tenu des coûts de cette réorganisation, il doit être assuré de la compétitivité de la ligne maritime. De son côté, l'armateur investissant dans la mise en œuvre d'une autoroute de la mer doit pouvoir, pour garantir la haute fréquence de la liaison, compter

sur le remplissage des navires par les chargeurs. En l'absence de certitudes, le cercle se referme car personne n'est prêt à engager les premières dépenses d'un report modal vers la mer. Seule une intervention de l'État rendrait possible la massification des flux, par l'adoption, dans le cadre d'une politique de développement durable, de mesures contraignantes en faveur du transport maritime. Mais les États sont confrontés à la résistance des chargeurs routiers, qui n'ont pas intérêt à voir leur échapper une grande partie du fret européen.

Un autre problème est celui de la définition des autoroutes de la mer. Après cinq ans de préparation à

la mise en service, deux autoroutes maritimes relient depuis 2009 le port français de Nantes-Saint-Nazaire aux ports espagnols de Gijon et de Vigo. Mais ces lignes, bien qu'elles remplissent nombre des conditions d'une autoroute de la mer, n'en portent pas le nom. La Commission européenne se refuse pour l'instant à attribuer un label *Autoroute de la mer* et les financements y afférents. La raison est que la plupart des liaisons candidates répondent en fait à d'étroits besoins nationaux, et non à une véritable conception innovante du transport et de l'intégration régionale. Les autoroutes de la mer sont des projets prioritaires, mais il semble qu'il y ait loin de la coupe aux lèvres.

tuaires, renforcement des connexions intermodales et augmentation de la fréquence et de la fiabilité des services de navigation. Le document précise également la marche à suivre, en préconisant l'élaboration de projets pilotes dans le cadre du programme Meda. En 2006, la direction générale pour les Transports de la Commission européenne (DG TREN) et la DG EuropeAid lancent le projet Meda-Mos. Le financement, de 4,8 millions d'euros, provient d'abord du fonds Meda puis de l'Instrument européen de voisinage et partenariat (IEVP⁽²²⁾). Avant d'entrer dans la description de ce programme, et pour faire voir le contexte dans lequel il s'insère, il est souhaitable de présenter le transport et la logistique en Méditerranée.

4 Les enjeux du transport maritime et de la logistique en Méditerranée

LE DÉVELOPPEMENT DU COMMERCE MÉDITERRANÉEN doit être adapté au mode de production en vigueur à l'échelle globale. Cela implique le développement de l'offre logistique. Comment les autoroutes de la mer, en tant que partie intégrante de la chaîne logistique, peuvent-elles prendre part à ce projet ? Techniquement, la logistique est l'ensemble des opérations physiques permettant la circulation d'un produit le long d'une chaîne logistique qui commence par l'approvisionnement du lieu de production en matières premières et se termine par la distribution du produit. L'organisation et la gestion de cette chaîne a toujours été importante pour les entreprises, du fait de la réduction des coûts de transport et de manutention. Mais cette organisation est devenue autrement primordiale depuis que les firmes ont adopté le mode de production dit à flux tendus. Ce procédé, qui consiste à produire uniquement le besoin exprimé par la demande, réduit les risques de surproduction et de sous-production. Mais pour que l'entreprise ne perde pas d'argent, il implique aussi que la synchronisation de l'offre (la fabrication et la livraison du produit) avec la demande (la commande du client) soit la meilleure possible. Si le produit n'est pas livré à temps, il y a rupture de stock

(22) Institué en janvier 2007, l'IEVP remplace les fonds précédemment dédiés au développement des pays de l'Est (Tacis pour l'ex-URSS) et des pays méditerranéens (Meda). Il regroupe les subventions de l'UE en direction des pays relevant de la politique européenne de voisinage.

LES ENTREPRISES OPTENT
MOINS POUR LA RAPIDITÉ
DU TRANSPORT
QUE POUR LA RÉGULARITÉ
ET LA FIABILITÉ

(23) Gilles Paché, «Logistique», in *Encyclopaedia Universalis*, Nouvelle édition, 2009.

(24) Michel Savy (2006), *Logistique et territoire*, Paris, La Documentation française, DIACT, p. 18.

(25) L'Equivalent Vingt Pieds (EVP) est une unité de mesure des conteneurs chargés sur les navires. Pour comparaison, le standard des grands ports européens se situe entre 5 et 10 millions d'EVP. 1 million d'EVP de trafic conteneurisé est le seuil nécessaire à la rentabilité des escales de navires transocéaniques.

(26) De l'anglais *hub and spoke* (moyeu et rayon). Les lignes transocéaniques de gros porte-conteneurs, au lieu de s'arrêter dans plusieurs ports, choisissent quelques grands ports (*hubs*, ou ports de transbordements) dans chacune des zones qu'ils desservent. Ces *hubs* collectent et redistribuent en provenance ou en direction de ports secondaires par l'intermédiaire de plus petits navires porte-conteneurs appelés *feeders*.

(27) Fabrice Hatem (2006), «Les investissements étrangers en transport dans les pays Meda», *Notes et études* n°18, Anima, p. 48.

dans les centres de distribution, et donc perte de la vente. S'il est livré trop tôt, il y a engorgement dans les entrepôts, et donc coûts d'entreposage et risque d'obsolescence du produit. L'entreprise poursuit ainsi deux objectifs contradictoires dans la gestion de la chaîne logistique⁽²³⁾. Un premier objectif de continuité des flux, qui consiste pour l'entreprise à s'assurer les meilleurs services logistiques possibles afin d'éviter les pénuries et les retards de livraison à tous les stades de la chaîne. Un second objectif de fluidité des flux, qui signifie ajuster strictement le niveau des capacités logistiques aux besoins de fonctionnement, afin de réduire les coûts (de transport, de stockage). L'arbitrage entre coût et qualité de service fait précisément la complexité de la mécanique des chaînes logistiques.

Cette organisation a été rendue plus complexe encore par les processus de délocalisation des entreprises et l'éclatement spatial de la production industrielle qui en a résulté. La chaîne logistique se déploie sur un réseau d'infrastructures en partie mobiles (les transports), en partie statiques (les usines de transformation, les ports, les nœuds de tri, etc.). La continuité des flux, qui suppose une articulation optimale de ces infrastructures et un paramétrage réglementaire efficace, est d'autant plus difficile à assurer que la chaîne est devenue multinationale, transnationale et multimodale. Les enjeux de qualité et de fiabilité des transports se doublent d'enjeux procéduriers au passage des frontières, d'enjeux techniques aux points de connexion intermodale. Ces contraintes logistiques obligent à repenser les notions de distance. Les entreprises optent moins pour la rapidité du transport que pour la régularité et la fiabilité. La seule proximité géographique ne suffit plus, car la logistique réduit davantage les distances économiques aux marchés externes. Elle devient de ce fait l'un des principaux facteurs de localisation des entreprises⁽²⁴⁾.

Qu'en est-il de l'offre logistique en Méditerranée? Une étude sur le secteur du transport dans les Psem en dresse un inquiétant bilan. Sur terre, ni les routes ni les voies ferroviaires ne sont développées, les arrière-pays sont mal desservis, et il n'existe pratiquement aucune liaison entre les pays du Sud. En mer, les liaisons Nord-Sud sont peu nombreuses et les navires les empruntant font souvent le retour à vide. Rares sont les ports du Sud dont la capacité dépasse un million d'EVP⁽²⁵⁾, aucun d'entre eux n'est un véritable *hub* régional⁽²⁶⁾. Les autres ports sont peu compétitifs, leurs défaillances sont pléthoriques: engorgements, inexistence des connexions intermodales, lourdeur des procédures administratives et douanières, gestion portuaire inefficace, archaïsme des techniques, inadaptation à la conteneurisation. Les situations varient en fonction des pays, mais globalement, le service local est médiocre. La sentence est lourde: «*La longueur des délais d'acheminement, le coût élevé des prestations, la fiabilité incertaine des services (retards, perte de marchandises, rupture de la chaîne du froid) pèsent sur la compétitivité de l'industrie locale à l'exportation et sur le coût des produits importés.*»⁽²⁷⁾ Pour changer cette situation, les défis à relever sont connus. D'une part, ils sont d'ordre matériel: il faut moderniser les ports et accroître leurs capacités, mettre aux normes les installations, développer les connexions intermodales. Ces défis relèvent aussi de l'immatériel: simplifier les procédures douanières et administratives, moderniser les systèmes d'information, rationaliser la gestion portuaire (par la décentralisation et la dérégulation, par des concessions). Mais les résistances sont fortes. Premièrement, à cause de l'emploi: la mise en place d'infrastructures logistiques modernes entraînerait la disparition de beaucoup d'emplois devenus obsolètes. Deuxièmement, à cause de la corruption: les actes administratifs et douaniers sont autant d'occasions de paiements informels. Au reste, les pays du Nord ont aussi leur part de responsabilité dans le dysfonctionnement des chaînes en provenance du Sud. En effet, pour prévenir le trafic de drogue, les risques sanitaires et l'immigration clandestine, le contrôle douanier européen renforce chaque année les procédures de contrôle

L'accord sur le transport frontalier du GMS*

● L'accord sur le transport frontalier du GMS (CBTA, Cross-Border Transport Agreement), en vigueur depuis la ratification par les six pays membres du GMS en décembre 2003, est un instrument multilatéral conçu pour faciliter le transport frontalier des biens et des personnes dans la sous-région. Le CBTA compte un préambule, dix parties et vingt annexes et protocoles, qui s'appliquent à des routes, des points d'entrée et de sortie sélectionnés collectivement par les pays signataires pour les corridors est-ouest, nord-sud et sud. Le préambule prévoit (a) des inspections; (b) une liberté de circulation pour les personnes engagées dans les opérations de transport; (c) des règles de transit, incluant des exemptions de fouille douanière; (d) des dépôts d'obligations et des inspections vétérinaires et agricoles; (e) des conditions auxquelles doivent se soumettre les véhicules terrestres pour bénéficier de la liberté de circulation; (f) des échanges de droits de circulation; et (g) des infrastructures, et des normes de conception de routes et de ponts et de signalétique routière.

(*) Sous-région du Grand Mékong: Cambodge, Laos, Birmanie, Thaïlande, Vietnam et province chinoise du Yunnan.

SOURCE: HARUHIKO KURODA, MASAHIRO KAWAI ET RITA NANGIA (2007), OP. CIT., P. 107.

(28) Yves Crozet souligne que les flux de transit traversant la mer Méditerranée de Gibraltar à Suez sont largement supérieurs (345 millions de tonnes en 2007) aux flux intra-méditerranéens (220 millions de tonnes). Ces flux font de l'espace méditerranéen la «*porte de l'Asie*» pour l'Europe.

(29) Haruhiko Kuroda, Masahiro Kawai et Rita Nangia (2007), «*Infrastructures et coopération régionale*», *Revue d'économie du développement*, n°21, p. 120.

aux frontières. Les temps d'immobilisation des marchandises dans les terminaux sont longs et incertains, la continuité de la chaîne n'est plus assurée.

Dans ces conditions, et sans réforme de leur part, les Psem risquent de porter durablement atteinte à la vitalité du tissu industriel méditerranéen. Ils courent aussi le risque de perdre leurs parts du marché européen au profit des pays asiatiques. En effet, le rôle de la logistique est tel, que les coûts et les temps du transport de marchandises entre l'Europe et les autres continents deviennent inférieurs à ceux des échanges entre pays riverains de la Méditerranée. Par surcroît, l'enjeu logistique pour les pays de la rive sud-est aussi de s'intégrer au commerce international. Le développement des services portuaires et logistiques leur permettrait de capter une partie des nombreux flux de transit qui traversent la mer Méditerranée (un quart du trafic mondial de conteneur⁽²⁸⁾) et qui leur échappent pour l'instant. Intégration régionale et connexion aux réseaux commerciaux mondiaux démultiplieraient les effets de croissance en termes d'emplois et d'investissements.

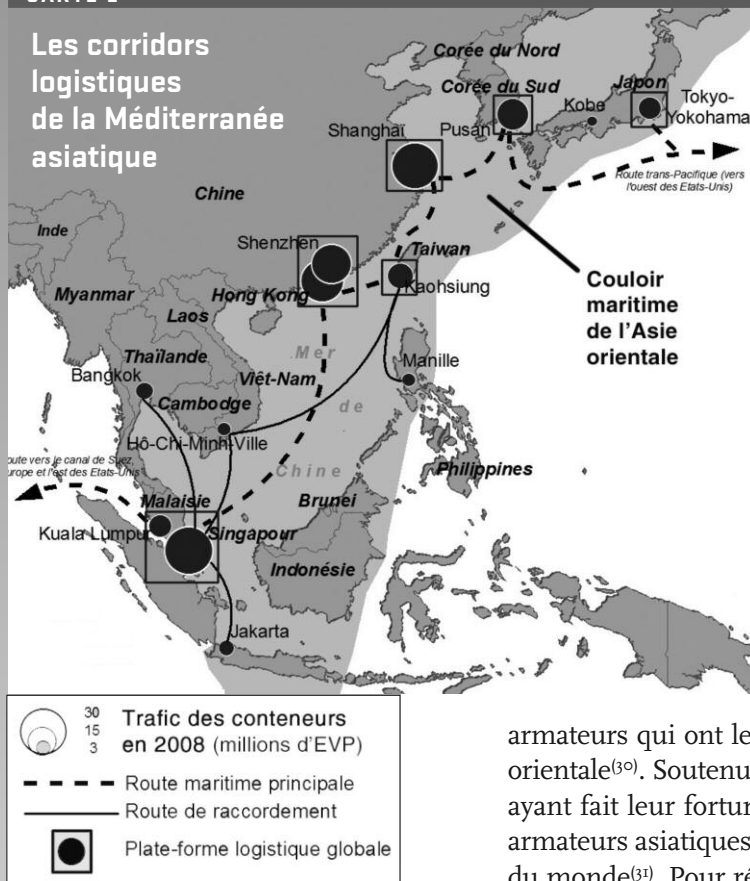
C'est dans ce contexte et à l'aune de ces multiples enjeux qu'ont été élaborés les grands projets à portée logistique du Partenariat Euromed. On comprend en quoi l'impact des autoroutes de la mer ne se limite pas au seul secteur du transport. Les implications logistiques obligent à élaborer un système d'acheminement des marchandises *porte à porte*, et non *port à port*. La mise en place de services maritimes optimaux entre des ports standardisés et connectés aux hinterlands participe d'une politique d'intégration logistique, qui est une condition de l'intégration économique de la Méditerranée. Elle contribuerait à faire de la mer un vaste couloir maritime sur lequel s'établiraient les chaînes de production. L'exemple asiatique montre le rôle que peut avoir dans l'intégration d'un ensemble régional un corridor maritime structuré par un solide réseau portuaire et des liaisons régulières.

5 L'exemple du corridor maritime de l'Asie orientale

DEPUIS LE DÉBUT DES ANNÉES 1980, l'Asie orientale a connu une croissance spectaculaire, en grande partie fondée sur les exportations vers l'Amérique du Nord et l'Europe. Dans les dernières années, cette croissance s'est accompagnée d'un processus de régionalisation, qui a entraîné une augmentation du commerce intra-régional, notamment depuis la crise financière de 1997. En 2005, les échanges régionaux comptent pour 55 % du commerce asiatique en incluant le Japon, ce qui correspond au niveau d'intégration commerciale atteint par l'UE-15 la même année (60 %)⁽²⁹⁾. L'intégration économique de l'Asie orientale, menée principalement par des entreprises privées, s'est traduite par une répartition de la production dans l'ensemble de la région, en vertu de l'avantage comparatif et de la nouvelle division du travail. Pour connecter ces chaînes de production, un vaste corridor logistique s'est développé dans la Méditerranée asiatique, composée de la mer du Japon, de la mer Jaune, de la mer de Chine méridionale.

La mise en place et l'organisation de ce corridor stratégique résultent d'une coopération entre le secteur privé et les institutions gouvernementales et régionales. Suivant le modèle du Japon, qui, plusieurs années après la Seconde Guerre mondiale, avait consacré 8 % de son PIB au développement des réseaux de transport, les pays asiatiques en voie de développement investissent massivement à leur tour dans les infrastructures à partir des années 1990. Le premier objectif de cette politique est de capter les flux régionaux et internationaux transitant sur la Méditerranée asiatique. L'investissement généralisé dans les équipements portuaires permet alors de développer les grands *hubs* asiatiques dans les Dragons (Singapour, Taiwan, Hong Kong, Corée du Sud) et au moins un port de plus d'un million d'EMP dans les autres pays. Le deuxième objectif est de soutenir le système productif national qui,

Les corridors logistiques de la Méditerranée asiatique



SOURCE : ACTUALISÉ DE FRANÇOIS GIPOULOUX. «LES NOUVELLES FONCTIONS PORTUAIRES DU CORRIDOR MARITIME DE L'ASIE ORIENTALE: RÉSEAUX MANUFACTURIERS DÉLOCALISÉS ET PLATES-FORMES LOGISTIQUES GLOBALES». IN CHRISTIAN TAILLARD (DIR.), 2004, INTÉGRATIONS RÉGIONALES EN ASIE ORIENTALE, PARIS, LES INDES SAVANTES.

(30) Antoine Frémont, «Le trafic maritime conteneurisé : ouverture sur le monde et intégration régionale», in Christian Taillard, dir., (2004), *Intégrations régionales en Asie orientale*, Paris, Les Indes Savantes.

(31) En 2004, ces armateurs possèdent 28% de la capacité mondiale de transport conteneurisé.

(32) Par exemple, *Grand Alliance*, l'une des plus grandes alliances mondiales, associe les compagnies Hapag-Lloyd (Allemagne), MISC (Malaisie), OOCL (Hong Kong) et NIKK (Japon).

en raison du processus de régionalisation à l'œuvre, est décentralisé et tourné vers l'extérieur. Le développement en ramification, à partir de ports, de routes et de liaisons ferroviaires s'enfonçant de plus en plus loin dans l'arrière-pays, permet de constituer des corridors terrestres connectés au littoral. Ces corridors économiques, qu'ils soient terrestres ou maritimes, sont pour la plupart trans-frontaliers. En vue de faciliter les connexions intra-régionales, les organisations régionales, et notamment la Banque asiatique de développement (BAD), enjoignent les gouvernements nationaux de collaborer dans le domaine institutionnel. Des programmes de coopération économique régionaux et infra-régionaux sont mis en œuvre. Afin d'intégrer totalement leurs réseaux logistiques, il est demandé aux pays concernés d'harmoniser les réglementations du commerce et du transport, et de faciliter les procédures migratoires, douanières et sanitaires. **ENCADRÉ 2**

En ce qui concerne le secteur privé, ce sont les armateurs qui ont le rôle central dans le processus d'intégration de l'Asie orientale⁽³⁰⁾. Soutenus depuis leur création par leurs économies nationales, ayant fait leur fortune dans l'exploitation des lignes transocéaniques, les armateurs asiatiques possèdent les plus importantes flottes conteneurisées du monde⁽³¹⁾. Pour répondre à la croissance des flux commerciaux à l'intérieur de l'Asie, ils multiplient les services intra-asiatiques, en établissant des lignes régulières entre les grands *hubs*. Pour réaliser des économies d'échelle et pour faire face à la concurrence européenne et américaine, ils se sont associés dans des alliances avec les plus grands armateurs mondiaux⁽³²⁾. Ce système leur a permis de développer les lignes intra-asiatiques et d'augmenter leur fréquence. De plus, des collaborations sont nées entre compagnies dans le domaine des technologies de navigation (notamment les systèmes d'information).

Le corridor maritime asiatique s'est progressivement structuré suivant une hiérarchie portuaire efficace (CARTE 2). Tout d'abord, six grands ensembles portuaires font office de gigantesques *hubs*: Singapour, Hong Kong et Shenzhen, Taiwan, Shanghai, Pusan en Corée et les ports japonais. Chaque ensemble dispose de plateformes logistiques ultramodernes où peuvent être traités chaque année plus de 10 millions d'EVP, voire bien plus. Ainsi, Singapour, plus grand port du monde, a traité 30 millions d'EVP en 2008. Compte tenu de l'importance du trafic, le remplissage des navires est garanti, et les grands opérateurs peuvent assurer quatre à cinq services hebdomadaires sur un circuit régulier entre ces *hubs*. Les lignes transocéaniques ultraconteneurisées s'y articulent aux lignes régionales, qui font la liaison entre ces mégaports et une multitude de ports secondaires répartis dans les diverses zones d'activité de la région. Dans les ports secondaires comme dans les *hubs*, les liaisons intermodales sont utilisées pour la desserte de l'arrière-pays et, en retour, pour l'acheminement de la production locale vers la mer.

La force de ce maillage hiérarchisé, fondé sur la complémentarité, c'est que tous les maillons de la chaîne de production sont connectés aux réseaux mondiaux de distribution, et ce, quels que soient le pays et la région dans lesquels ils se trouvent. Il a permis aux zones périphériques de sortir de leur isolement économique. Par exemple, le port thaïlandais de Songkhla et le port indonésien de Belawan, trop petits pour justifier l'escale des grands armateurs, bénéficient d'un branchement quotidien sur les circuits mondiaux sans avoir à en assumer le coût, en étant connectés au proche port de

(33) Nathalie Fau, «Le Déroit de Malacca : des flux maritimes à la structuration d'une mer intérieure», article en ligne, *Géococonfluences*, 2004. <http://geoconfluences.ens-lsh.fr/doc/transv/MobilScient2.htm>

Singapour⁽³³⁾. Ce système est d'autant plus remarquable qu'il a permis l'intégration de pays de niveau de développement très différent.

Le maillage lacunaire de la Méditerranée fait piètre figure comparé à celui du corridor asiatique et de ses milliers d'interconnexions fonctionnant en flux tendus. L'Euro-Méditerranée est en retard, mais le développement est possible, notamment par l'application rigoureuse de politiques de transport ambitieuses. À cet égard, le port de Shanghai est un cas d'école. Certes, il a pour lui de drainer les richesses de la vallée du fleuve Bleu. Mais sa croissance n'en a pas moins été stupéfiante de rapidité : alors qu'il avait une capacité de 66 000 EVP en 1980, il a traité plus de 28 millions d'EVP en 2008...

6 Le programme Meda-Mos : élaborer des projets pilotes

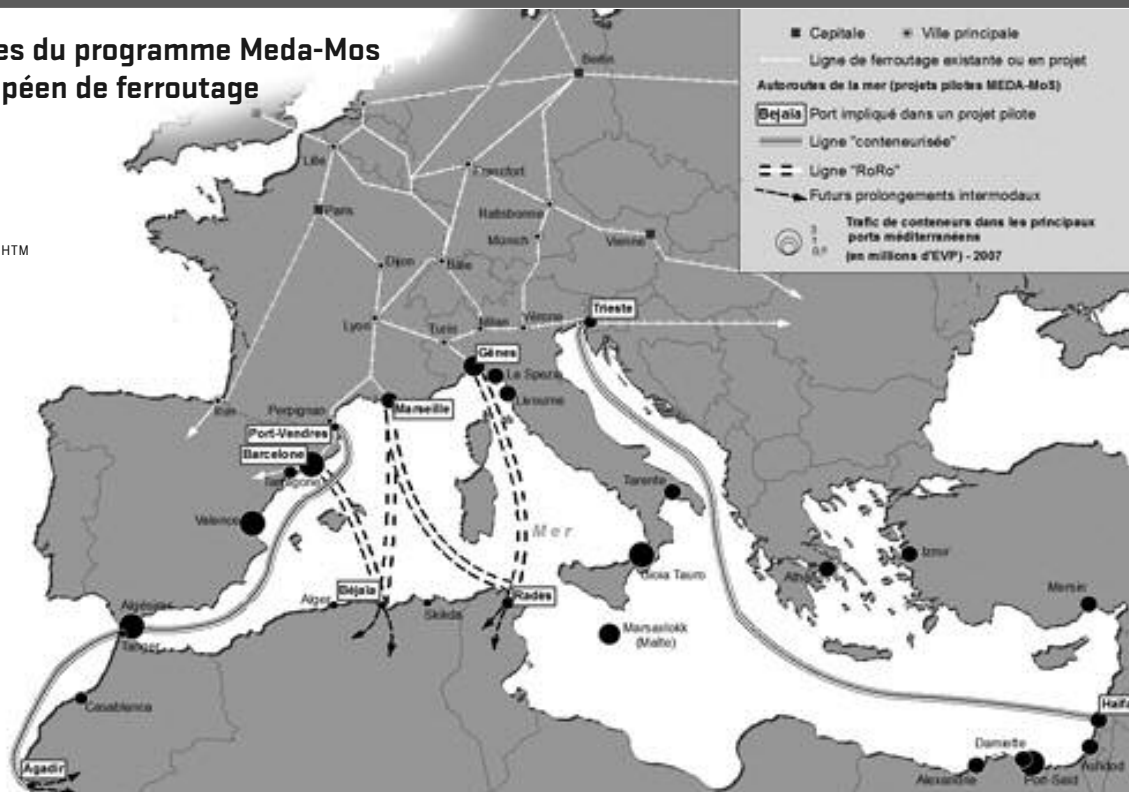
COMPTE TENU DU CONTEXTE et du rôle des liaisons maritimes dans l'intégration régionale, le projet d'autoroutes de la mer transméditerranéennes se doit d'être ambitieux. Dès le début, pour l'équipe du programme Meda-Mos, il s'agit moins d'établir des lignes de cabotage améliorées que d'élaborer un modèle de service maritime de grande qualité adapté aux spécificités économiques, réglementaires et techniques de l'espace méditerranéen. C'est pourquoi le projet d'autoroutes transméditerranéennes s'est d'emblée centré sur les pratiques, et non sur l'équipement ou sur les infrastructures. Il conserve la forte dimension intermodale qui caractérisait les projets européens d'autoroute de la mer. Sur la rive nord, la promotion de l'intermodalité est justifiée par l'importance des modes de transport non routiers. Sur la rive sud, elle l'est par une stratégie de développement des réseaux de transport et par la portée économique des autoroutes de la mer, qui doivent contribuer à l'intégration en profondeur des marchés euro-méditerranéens.

Le Projet Euromed Transport, suivant les recommandations du *Livre bleu*, lance donc en 2006 le programme Meda-Mos, qui doit élaborer un certain nombre de projets pilotes d'autoroutes de la mer. Mais, à proprement parler, ce programme n'est pas destiné à faire fonctionner des projets pilotes. Les experts mobilisés doivent uniquement préparer leur mise en service en identifiant les difficultés matérielles et immatérielles qui y font obstacle et en prodiguant des recommandations sur le moyen de les surmonter. Il s'agit également pour eux de développer des relations entre les divers acteurs du transport maritime méditerranéen. Cette méthode, fondée sur l'expertise et la mise en réseau, est en fait celle qui avait été adoptée dans les années 1990 pour la politique portuaire de l'UE. Pour Meda -MoS, l'objectif est fixé d'avance : il faut définir une pratique *autoroute de la mer* qui soit reproductible sur d'autres axes maritimes et qui puisse se diffuser ultérieurement sur la terre ferme à travers les connexions intermodales.

Le programme Meda-Mos débute au premier trimestre 2006, avec pour horizon la mise en œuvre de quatre projets pilotes en 2009 : deux dans la partie orientale de la Méditerranée, deux dans la partie occidentale. Pendant un an, un groupe de travail associant experts, acteurs privés et publics des deux rives et représentants de la Commission européenne fait un état des lieux des ports de la rive sud. Ce diagnostic, insistant sur les défaillances mises en évidence par le *Livre Bleu* et le GHN, permet de définir provisoirement ce que le groupe attend d'une autoroute de la mer et de dresser une liste de critères de sélection des projets pilotes. En octobre 2007, un appel à projet est lancé. Il y est précisé que la création d'une autoroute de la mer implique d'agir sur deux grands domaines : les opérations et services, et l'outil administratif. Une première définition des autoroutes transméditerranéennes est donnée dans l'appel à projet. Elles sont décrites comme devant être «*un service de qualité intermodal porte-à-porte fréquent et*

Les projets pilotes du programme Meda-Mos et le réseau européen de ferroutage

SOURCE : WWW.MODALOHR.COM/FR.HTM
WWW.EUROMEDTRANSPORT.ORG/
AUTORITÉS PORTUAIRES



régulier, basé sur le transport maritime dans le segment long. Ce service doit faciliter les transferts modaux, la cohésion et la concentration des flux sur les routes maritimes en améliorant les liaisons existantes ou en établissant des nouvelles liaisons viables, régulières et fréquentes pour le transport de marchandises»⁽³⁴⁾.

Pendant un an, l'équipe Meda-Mos étudie les dossiers de candidatures déposés par des consortiums d'acteurs privés (opérateurs, chargeurs) et publics (autorités portuaires, douanes), et réalise un audit des projets. Tous les dossiers présentés sont le fait de consortiums de la rive Sud. L'appel à projet précise que les projets pilotes devaient répondre aux attentes du marché. En clair, cela signifie que pour réduire les risques d'échec, les dossiers retenus seront ceux qui concernent des lignes déjà existantes et vouées à se pérenniser économiquement.

Meda-Mos publie en décembre 2008 une sélection de quatre projets pilotes suffisamment élaborés pour recevoir une assistance technique au démarrage. **CARTE 3**

- Tunisie : Rades-Gênes et Rades-Marseille (lignes Ro-Ro)
- Maroc : Agadir-Port-Vendres (ligne conteneurisée, fruits et légumes)
- Algérie : Bejaia-Barcelone et Bejaia-Marseille (lignes Ro-Ro)
- Israël : Haïfa-Trieste (ligne conteneurisée)

EN QUOI CONSISTE ALORS cette assistance technique ? Pour l'exposer à grands traits, l'expertise Meda-Mos porte sur les deux domaines mentionnés (opérations et services, outil administratif), et se décline en cinq points.

La gouvernance des ports. la gestion portuaire en Méditerranée est caractérisée par l'hétérogénéité des situations. Tous les ports de la rive sud sont des propriétés de l'État. Cependant, tous les pays méditerranéens entreprennent des réformes ayant pour but de créer un cadre favorable à l'accueil des investissements étrangers. C'est le cas dans les quatre pays de la rive sud concernés par les projets pilotes : systèmes de concessions privées et programmes de décentralisation et de privatisation en Tunisie, au Maroc et en Israël ; mise en place de concessions privées et partenariats public-privé en Algérie. Pour le programme Meda-Mos, il ne s'agit évidemment pas de tra-

LA CRÉATION D'UNE
AUTOROUTE DE LA MER
IMPLIQUE D'AGIR SUR
DEUX GRANDS DOMAINES :
LES OPÉRATIONS ET
SERVICES, ET L'OUTIL
ADMINISTRATIF

vailler à l'accélération de ces réformes, mais seulement d'obtenir l'engagement des administrations, afin qu'elles soutiennent jusqu'au bout le projet pilote, que le secteur privé se chargera de mettre en œuvre.

Simplification des procédures douanières et non douanières. Les procédures douanières et non douanières sont les principales entraves à la continuité et à la fluidité de la chaîne logistique. La plupart des pays méditerranéens ont engagé des actions pour la simplification, la transparence et une meilleure efficacité des réglementations. Les problèmes concernent le contrôle douanier des importations et des exportations, les procédures de transit et de stationnement portuaires, et les contrôles phytosanitaires. L'amélioration des systèmes d'information est l'un des objectifs prioritaires. Par exemple, dans le cadre de Meda-Mos, le groupe français MGI et le groupe tunisien Tunisie Trade Net développent un système d'informations portuaires (guichet unique), qui sera applicable à l'espace méditerranéen dans son ensemble.

Mesures de réduction des temps d'immobilisation des conteneurs dans les terminaux. Les temps d'immobilisation des conteneurs sont trop longs dans les ports du Sud. C'est une des conséquences de la complexité et de la multiplicité des procédures douanières et non douanières. C'est aussi, dans certains cas, la conséquence des défaillances infrastructurelles des ports, où les terminaux à conteneurs sont utilisés comme entrepôts. Quelle que soit leur cause, ces immobilisations donnent lieu à des engorgements pénalisants pour les chaînes de production et donc pour le commerce régional.

Mise en œuvre des recommandations de la convention OMI-FAL⁽³⁵⁾. La plupart des pays méditerranéens ont signé et ratifié la convention IMO-FAL sur la transmission des documents des bateaux. L'enjeu est double. D'une part, il existe un enjeu de modernité, puisqu'il s'agit de mettre en œuvre un système électronique de transmission des documents. D'autre part, il y a un enjeu de normalisation, puisqu'il s'agit aussi de standardiser le format et le contenu des informations transmises, selon les normes européennes ou internationales.

Développement de l'intermodalité. Sur la rive sud, étant donné la défaillance des liaisons intermodales, notamment ferroviaires, au niveau des ports, Meda-Mos promeut d'abord le développement de plateformes logistiques. Sur la rive nord, outre les nombreux embranchements des ports au réseau autoroutier de l'UE, beaucoup de connexions au réseau européen d'autoroutes ferroviaires sont prévues ou existent déjà : projet de réhabilitation de la liaison ferroviaire Port-Vendres-Saint-Charles⁽³⁶⁾ en vue de la connecter à la ligne Lorry Rail⁽³⁷⁾ ; projet de connexion du port de Marseille à Lorry Rail, et des ports de Barcelone et de Trieste au réseau européen de ferroutage ; connexion ferroviaire du réseau entre Gênes et Milan.

L'assistance Meda-Mos est fournie par des experts spécialistes des problèmes inhérents aux travaux d'amélioration (procédures, système d'information, etc.). Cette aide s'est traduite par la mise en place de formations sur des thèmes généraux ou spécialisés et par l'organisation d'ateliers horizontaux aux mois de mai, juin et juillet 2009. Ces ateliers sont des structures de dialogue entre les experts et les membres des consortiums. Surtout, ils sont l'occasion d'un dialogue inédit entre acteurs de différents niveaux : entre acteurs d'un même port qui n'étaient jamais entrés en contact, entre acteurs portuaires régionaux (par exemple, les autorités portuaires maghrébines), ou entre acteurs portuaires de la rive sud et de la rive nord. Ces échanges favorisent les collaborations, comme celle qui unit MGI et Tunisie Trade Net. En provoquant ces échanges entre parties prenantes institutionnelles et économiques, Meda-Mos déploie une des stratégies des politiques euro-méditerranéennes : établir le dialogue.

(35) Entrée en vigueur le 5 mars 1967, la Convention sur la Facilitation du transport maritime international de l'Organisation maritime internationale (OMI-FAL) a pour objectif principal l'uniformisation, dans un souci de sécurité et d'efficacité, des procédures et des pratiques du transport maritime international.

(36) Située à proximité de Perpignan, la plateforme Saint-Charles International est le premier centre européen d'éclatement de fruits et légumes importés (1 500 000 tonnes par an).

(37) Ligne de ferroutage reliant Le Boulou à Gettenberg au Luxembourg.

TABLEAU 2

Possibilités de financement des projets d'autoroute de la mer

	Orientations RTE-T	Marco Polo	FEDER	INTERREG	Fonds de cohésion	Aide d'État
Postulant	État membre	Entreprises	EM/Régions	EM/Régions	États membres	Entreprises
Financement axé sur :	Infrastructures. Aide au démarrage pour frais d'investissement	Aide au démarrage pour les services et infrastructures auxiliaires	Grandes infrastructures et équipements connexes. Eléments DOCUP	Grandes infrastructures et études connexes. Eléments DOCUP	Grandes infrastructures (Plus de 10 millions d'euros) et études connexes. Eléments DOCUP	Infrastructures. Equipements. Services
Objectif du programme	Transfert modal Cohésion	Transfert modal	Développement régional	Coopération transfrontière, transnationale et interrégionale	Cohésion entre EL à l'aide d'actions en matière de transport et d'environnement	Développement du transport maritime à courte distance et intermodal
Intensité de financement	Max. 20 % pour les projets, 50 % pour les études	Max. 35 %	Max. 85 % dans les régions ultrapériphériques. 80 % dans les EM de la cohésion. 75 % dans les régions 1 ; 50 % dans les régions 2	Max. 80 % dans les régions ultrapériphériques. 75 % dans les régions 1. 50 % dans les autres régions	Max. 80 % des dépenses publiques (85 % pour les régions ultrapériphériques) 100 % pour les études.	30 % pour les services et 10 % pour les équipements de transbordement. Différences de coûts externes
Durée	4 ans. 2 ans pour les aides au démarrage	Max. 4 ans	Pas de limite officielle. 2 ans dans la pratique	Pas de limite officielle. 2 ans dans la pratique	Pas de limite officielle	Max. 3 ans

SOURCE: COMMISSION EUROPÉENNE, DIRECTION GÉNÉRALE ÉNERGIE ET TRANSPORTS, «AUTOROUTE DE LA MER, ARTICLE 12 BIS DES ORIENTATIONS RTE-T», BRUXELLES, 28 FÉVRIER 2005.

7 L'exigence de financements conséquents

EN NOVEMBRE 2009 s'est tenue la réunion de clôture du programme Meda-Mos, durant laquelle le relais a été transmis au programme Meda-Mos II, qui doit débiter en mars 2010. La pérennisation des programmes d'autoroutes de la mer transméditerranéennes pose la question du financement des futurs projets⁽³⁸⁾. Les projets pilotes encadrés par Meda-Mos I n'exigeaient pas de grands investissements pour leur mise en œuvre: la rentabilité était pratiquement assurée et les consortiums financièrement autonomes. L'assistance dont ces derniers avaient besoin était avant tout technique. En revanche, les futurs projets d'autoroutes de la mer requerront un investissement financier plus important. L'audit préliminaire de Meda-Mos avait montré que la plupart des autres dossiers de candidatures impliquaient la construction d'infrastructures, l'acquisition de nouveaux équipements, l'attribution d'aides au démarrage substantielles, etc. La question de savoir qui prendra en charge ces dépenses n'est à ce jour pas résolue.

Le **TABLEAU 2** indique les possibilités de financements pour le projet d'autoroutes de la mer communautaires prévu par les nouvelles orientations RTE-T. Surtout, il traduit la complexité du système de financement des projets maritimes intracommunautaires, dans lequel se superposent ou s'entrecroisent plusieurs sources de financement selon la zone, le contenu ou l'objectif du projet. Cette complexité est démultipliée, dans le cas des autoroutes de la mer transméditerranéennes, par le fait que ces dernières sont partiellement extracommunautaires. En 2009, les sources de financement apparaissant sur le tableau ne peuvent légalement pas être attribuées à des projets maritimes en partie non européens.

Qu'en sera-t-il à l'avenir? Une des solutions possibles consistera peut-être à jeter une passerelle réglementaire entre l'un des fonds européens dédiés au financement de projets de transport et l'un des fonds dédiés aux projets concernant le voisinage méditerranéen. La combinaison associerait ainsi le programme RTE-T ou le programme Marco Polo d'un côté, au fonds Femip⁽³⁹⁾ ou au fonds Fiv⁽⁴⁰⁾ d'un autre côté. À moins que l'UPM, qui a fait des autoroutes de la mer l'une de ses priorités, obtienne de créer son propre instrument financier de grande envergure.

Dans tous les cas, le maillage de l'Euro-Méditerranée par un système de transport multimodal intégré exigera des financements conséquents.

(38) Meda-Mos II est doté par la Commission européenne d'un budget de 6 millions d'euros, soit 1,2 million d'euros de plus que Meda-Mos I. Cela étant, ce budget reste celui d'un programme d'études, et non celui d'un programme de financements infrastructurels ou équipementiers.

(39) La facilité euro-méditerranéenne d'investissement et de partenariat (Femip) regroupe l'ensemble des instruments d'intervention de la Banque européenne d'investissement (BEI) en faveur du développement économique des pays partenaires méditerranéens.

(40) La Facilité d'investissement pour le voisinage (FIV) est un mécanisme financier visant à mobiliser des ressources additionnelles pour couvrir les besoins d'investissements en infrastructures dans la région du voisinage.



Chercheur et diplômé d'un master professionnel de géopolitique (2007-2008), de l'École normale supérieure de la rue d'Ulm,

Maxime Weigert mène actuellement un projet doctoral de géographie du tourisme à l'Institut de recherche et d'études supérieures du tourisme (Paris I). Intitulé *Tourisme et intégration euro-méditerranéenne: quel rôle pour l'entreprise touristique dans l'évolution du tourisme au Grand Maghreb?*, ce projet étudiera les interactions du tourisme et de la constitution d'une région «Nord-Sud» en Méditerranée. Il montrera si cette intégration régionale peut provoquer un essor qualitatif et quantitatif du tourisme euro-méditerranéen. Maxime Weigert a réalisé la présente *Note* pour le compte d'Ipemed qui mène une réflexion plus large sur l'importance du transport maritime dans le rapprochement par l'économie des deux rives de la Méditerranée.



Marc Abeille, pré-facien de cette *Note*, est consultant en Transports internationaux. Diplômé de troisième cycle des Universités d'Aix-en-

Provence et de Paris I, il est le fondateur et dirigeant de CopéTrans (coopération-transports), cabinet d'étude et de conseil spécialisé en transports intermodaux à dominante maritime. Il est actuellement *Team Leader* de deux contrats pluriannuels européens en Méditerranée et en mer Noire, qui visent à développer les autoroutes de la mer et les solutions de transport maritime et intermodal dans ces zones. Marc Abeille est par ailleurs maître de conférences associé à l'Université Paris I Panthéon-Sorbonne, où il traite des chaînes de transport et de l'intermodalité au sein du mastère II Transports internationaux.

Comme dans les autres régions Nord-Sud (Alena, Asie orientale), la participation du secteur privé est un facteur majeur de développement. La solution du partenariat public-privé implique, certes, une prise de risque de la part des acteurs privés, mais surtout un véritable renouvellement des politiques publiques actuellement en vigueur sur la rive sud. L'amélioration de l'environnement financier et juridique des projets et l'investissement public dans le secteur local du transport font partie des recommandations principales. La coopération régionale est également nécessaire. La multiplication de programmes régionaux tels que Meda-Mos hâterait l'interconnexion des deux rives.

CONCLUSION

L'INSUCCÈS PROVISOIRE DES AUTOROUTES de la mer intracommunautaires montre à quel point ce type de projet transnational est difficile à mettre en œuvre et à rendre durable. Dans le contexte méditerranéen, les défis sont encore plus difficiles à relever, car les obstacles politiques sont compliqués par l'inégalité des niveaux de développement. Le programme Meda-Mos a permis de rendre compte de ces obstacles et de proposer des solutions qui correspondent au contexte euro-méditerranéen. En fin de compte, les autoroutes de la mer transméditerranéennes ont le même rôle que celui qu'attribue Luis Valente de Oliveira, coordinateur de l'UE pour les autoroutes de la mer, aux autoroutes de la mer intracommunautaires. Selon lui, ces projets ont pour fonction de «définir les conditions qui doivent être remplies pour obtenir une fluidité de la chaîne logistique en liaison avec la partie maritime de la chaîne»⁽⁴¹⁾.

Mais Meda-Mos était aussi un programme de terrain, qui a pu mettre localement en chantier la difficile entreprise de coopération stratégique entre les deux rives de la Méditerranée. Cette action prend part à l'intégration euro-méditerranéenne. Dans le secteur des transports comme dans les autres secteurs, il est nécessaire de fixer des objectifs communs fondés sur l'intérêt partagé et de les réaliser conjointement. La prospective économique laisse voir que l'enjeu est de taille: la construction d'une région euro-méditerranéenne conditionne l'avenir des deux rives. Le projet d'autoroutes de la mer transméditerranéennes porte en lui une part de cet enjeu. ●

Pour leur aide, leur disponibilité et les informations qui lui ont été fournies, l'auteur remercie Pierre Besnard, Marc Abeille, Lamia Kerdjoudj-Belkaïd, Robert Mauri, Patricia Fontaine, Roel Hoenders, Cristobal Millan de La Lastra, Claude Drevet, Jean-Pierre Comte, Loïc Bezombes, Yves Crozet, Christian Reynaud et Michel Savy.



IPEMED

- INSTITUT DE PROSPECTIVE ÉCONOMIQUE DU MONDE MÉDITERRANÉEN -

L'Institut de prospective économique du monde méditerranéen, IPEMED, est une association reconnue d'intérêt général, créée en 2006. Think tank promoteur de la région méditerranéenne, il a pour mission de rapprocher par l'économie, les pays des deux rives de la Méditerranée. Il est indépendant des pouvoirs politiques dont il ne reçoit aucun financement.

IPEMED est dirigé par **Jean-Louis Guigou** et **Radhi Meddeb**. Conseiller éditorial: **Akram Belkaïd**. Conseiller scientifique: **Pierre Beckouche**. Communication: **Véronique Stéphan**. ISSN: 2106 - 5063
→ www.ipemed.coop

Réalisation : **Patricia Jezequel, Alain de Pommereau** Impression : CPI Imprimerie France Quercy

