

**RESEAU SUD EUROPEEN DE TRANSPORT
TERRITOIRES, PORTS, LOGISTIQUES**

INTRODUCTION.

L'Europe du Sud, plus que d'autres espaces, est aujourd'hui confrontée à des enjeux majeurs. En effet :

- l'appartenance à un continent dominé par le Nord lui impose un défi technique qui la condamne à une adaptation et une disponibilité permanentes de ses moyens matériels et humains ;
- la mondialisation des échanges modifie la carte économique et lui commande de s'affranchir des barrières physiques et administratives léguées par la géographie et l'histoire ;
- sa proximité géographique avec le Maghreb la soumet à une pression démographique qu'il faudra contenir en assurant les échanges indispensables aux grands équilibres de cette zone.

Plus que jamais l'Europe du Sud a donc besoin d'une organisation politique conduisant à un aménagement du territoire en accord avec les objectifs de développement et d'amélioration du cadre de vie qu'elle doit se fixer. Dans un contexte fortement évolutif, avec une accélération des notions d'universalité, **les infrastructures de circulation ont un rôle déterminant** : condition nécessaire (même si elle n'est pas suffisante) à l'émergence d'une croissance, elles orientent et concrétisent les dynamiques.

Les outils de circulation sont autant de leviers sur lesquels il est possible de s'appuyer pour affronter la compétition planétaire qu'on ne saurait - *qu'on ne pourrait* - refuser. Au premier rang des ressources à mobiliser dans ce domaine, il y a certainement l'utilisation de la Méditerranée, y compris dans sa partie Adriatique, **et l'affirmation de ses ports comme interfaces de transport pour l'Europe dans son ensemble**. Élément fondateur de la puissance passée, la mer est aujourd'hui à redécouvrir puisque tout le monde s'accorde à reconnaître que :

- la performance à l'échelle mondiale passe par la capacité à échanger dans de bonnes conditions par voie maritime ;
- le fonctionnement en réseau tant pour les entreprises que pour les collectivités est une obligation ;
- la polarisation autour de zones d'excellence est une nécessité pour contenir les coûts de production et de mise en marché.

1. L'ARC SUD EUROPÉEN : un territoire à organiser.

A l'heure du triomphe du libre-échange planétaire, les grandes villes nord-européennes aménagent des espaces logistiques portuaires ouverts sur d'autres continents (Amérique, Asie) et connectés aux grands corridors de circulation et de transit.

Face à cette dynamique septentrionale, l'on constate pourtant que la démographie comme les nouvelles implantations d'activités tirent l'Europe vers le Sud ; phénomène qui se développe sans qu'il y ait véritablement intégration spatiale des régions intéressées. Une des principales causes de cette absence de liant reste le coût de franchissement de l'espace, coût qui s'agrandit au fur et à mesure que l'on s'éloigne de la voie principale des marchés reliant Londres à Milan via la Rhur. Il y a donc nécessité d'**unifier l'Arc Sud** de façon à arrimer la diagonale Barcelone - Lyon - Stuttgart au cœur de l'Europe et à matérialiser l'axe Lyon - Milan comme espace central de ce nouveau dispositif trans-européen.

Pour appuyer cette démarche volontariste, **des données concrètes sont présentes :**

- **sur le plan externe**, la poursuite de la mondialisation, la formidable accélération du pôle Asie-Pacifique, l'ouverture des ex-pays communistes, l'émergence des nations d'Afrique du Nord, contribuent à alimenter une croissance soutenue des flux de marchandises à destination ou en provenance des régions de l'Arc Sud.
- **Sur le plan interne**, les tendances observées depuis une douzaine d'années (adhésion de l'Espagne au marché commun) traduisent une intégration progressive des régions méridionales. La croissance de leur PIB (bien que manifestant certains contrastes) se matérialise notamment par une progression record des trafics en Europe.

La multiplication des mouvements fait du Sud un espace à enjeux. Alors que l'on s'interroge sur la constitution d'un nouveau territoire complémentaire à la « banane bleue » allant de la Catalogne à la Lombardie - *et dont l'axe se dessine autour des métropoles de Barcelone, Lyon, Turin, Milan* - **un arc latin qui n'irait pas au-delà de la frange littorale ne semble plus aujourd'hui à l'ordre du jour**, ni économiquement, ni politiquement, même s'il le reste culturellement. **Pour s'imposer sur la scène continentale, le territoire doit s'élargir.**

Il appartient toutefois de s'interroger sur le rôle des espaces côtiers français et italiens dans la constitution de cet Arc Sud. En effet, une nouvelle diagonale autoroutière Valence-Narbonne, la prochaine liaison ferrée Lyon-Turin, sont autant d'infrastructures qui impliquent un détournement vers le Nord des trafics Est-Ouest (de la péninsule Ibérique à la péninsule Italienne), laissant à l'écart le littoral provençal et ligure qui se voit ainsi contraint de se focaliser sur le tourisme et les activités "high tech".

Le risque de marginalisation est néanmoins réel pour les ports de Gênes et de Marseille, qui ne sauraient se contenter du rôle de débouché naturel des agglomérations lyonnaises et milanaïses. Il y a donc lieu de veiller à ce qu'il y ait bien cohérence d'ensemble avec de forts liens fonctionnels entre les pôles constitutifs de toute l'entité Sud.

Une stratégie commune apparaît d'autant plus nécessaire que l'on ne peut ignorer **cette autre zone en devenir que constitue l'Union du Maghreb Arabe (UMA)**, ne serait ce que par le poids démographique des cinq pays concernés (Lybie, Tunisie, Algérie, Maroc, Mauritanie) qui totalisaient déjà 67 millions d'habitants en 1992 et atteindront aux alentours de 110 millions d'habitants en l'an 2015. Quant à leur PIB, d'après les estimations effectuées dans le cadre des études relatives à l'autoroute trans-maghrébine, son augmentation annuelle doit être comprise dans une fourchette allant de 3% à 6%. Le scénario central - *le plus probable* - prévoit une croissance légèrement supérieure à celle comptabilisée ces dix dernières années et repose notamment sur une augmentation des flux avec l'Europe. Notre continent absorbe les trois quart des exportations du Maghreb et intéresse plus des deux tiers de ses importations ; 5 pays se partageant l'essentiel des échanges : la France 36%, L'Italie 20%, l'Allemagne 16%, les Pays-Bas et l'Espagne 8% chacun (la part du Maghreb dans le commerce extérieur de l'Union Européenne ne représente par contre que 3% de celui-ci).

La réalisation d'un marché intérieur de près de 100 millions de consommateurs en l'an 2005 devrait provoquer un changement d'échelle permettant la production en masse de biens à des coûts plus compétitifs sur les marchés extérieurs, comme cela a été le cas pour la CEE. Malgré la croissance des échanges Est-Ouest intra UMA qui s'en suivra, les économies des pays du Maghreb resteront probablement (hormis l'hypothèse du scénario catastrophe basé sur un déchirement de la rive sud) fortement orientées en direction du Nord (vers une zone de libre échange euro-maghrébine ?), d'où une croissance importante du transport de marchandises entre les deux rives de la Méditerranée. Les experts avancent une multiplication par deux du tonnage transporté entre l'UE et l'UMA à l'horizon 2005 (cf. études sur le lien fixe de Gibraltar).

La nécessaire articulation Europe-Maghreb fait de **l'arc Sud européen une zone tampon à l'interface de ces deux espaces**. Dans le contexte de croissance prévisible des échanges, il est donc envisageable (de façon complémentaire au lien fixe à travers le détroit de Gibraltar) de considérer la vallée du Rhône comme l'élément central d'un corridor multimodal terre-mer reliant le Maghreb à l'Europe du Nord.

Dans ce cadre, l'organisation logistique du grand delta devrait s'articuler le long de la vallée du Rhône selon le schéma d'une **"communauté de couloir" liant les destinées de Lyon et de Marseille**.

2. L'ARC SUD EUROPEEN : une stratégie maritime à bâtir.

Les échanges maritimes structurent fortement les économies mondiales, ce qui confère aux ports un rôle clé dans le développement régional. En effet, de la qualité de la relation terre/mer dépend en partie le dynamisme des unités qui souhaitent s'affirmer à une vaste échelle géographique.

Face à cette réalité, nous ne pouvons qu'observer une situation tout à l'avantage de l'Europe du Nord qui pilote les flux intercontinentaux et domine un Sud encore largement inorganisé :

- **Ce sont les armements qui arbitrent la forte compétition existante entre les ports.** Ces derniers ont considérablement modifié leurs stratégies et ils recherchent à rationaliser l'exploitation des grandes lignes Est-Ouest et bientôt Nord-Sud en diminuant leurs coûts maritimes (gigantisme des bateaux, augmentation des vitesses, exploitation partagée des navires, ...). Les puissants pôles économiques du Nord sont de ce fait naturellement choisis comme point de desserte depuis lesquels les opérateurs diffusent le plus loin possible.
- **La performance des ports se mesure plus dans leur capacité à drainer de vastes marchés que dans les moyens techniques qu'ils déploient.** Ainsi, Anvers, Rotterdam multiplient les relations multimodales avec le Sud et l'Est (desserte journalière des principales agglomérations d'Italie du Nord et de la Suisse) et abaissent le coût des transports terrestres - *par massification des envois* - alors qu'à ce jour les ports méditerranéens n'ont pas créé de système permettant de desservir dans des conditions optimum le centre Europe. Leur hinterland ne dépasse guère le rayon de 300 km. (un aller-retour camion dans la journée) et ils n'ont pas su repousser cette frontière technique comme l'ont fait les ports de la mer du Nord.
- **La Méditerranée est considérée comme point de passage/distribution et non comme un espace de concentration/traitement des flux internationaux.** Un regard sur les trafics de containers est de ce point de vue explicite : ce sont les ports en « droiture » (Algesiras - *1^{er} port de la Méditerranée* - et Gioia Tauro) touchés par les navires sans qu'ils aient à s'écarter de la ligne Canal de Suez - Gibraltar qui ont les plus forts taux de progression ; les ports « marché » traditionnels (tels que Gênes, Marseille, Barcelone, ...) étant proportionnellement moins présents. La Méditerranée risque de devenir un bassin de transbordement des ports du Nord pour les grands courants de trafic intercontinentaux.

Pour ne plus subir ces logiques et s'affirmer tant concurrentiellement que complémentaiement face aux ports du Nord, il est impératif d'avoir une action concertée. Les tendances lourdes à l'œuvre, les localisations des pouvoirs de décision, le différentiel de puissance économique, sont autant d'éléments qui, en l'absence d'une ambition politique forte, militent en faveur du maintien d'un Sud sous influence extérieure.

Les atouts géo-économiques sont pourtant nombreux :

- en s'affirmant comme la grande zone de développement de cette fin de siècle et probablement des prochaines décennies, **l'Asie – concernée d'ores et déjà par plus de 50 % des mouvements de containers repérés dans le monde – repositionne la Méditerranée** sur la carte des grands courants d'échange. Une liaison Singapour – Marseille (ou tout autre port-ville de l'Arc Sud) permet de gagner 4 à 5 jours par rapport à une desserte Anvers ou Rotterdam ; temps précieux alors que le prix de revient d'un navire porte-container de 50 000 boîtes est de l'ordre de 40 000 \$/jour et que la notion de rapidité est toujours importante.
- pour la première fois dans l'histoire, **les coûts du transport terrestre vont probablement augmenter** sous l'influence de la valeur de l'énergie et des effets externes. Parallèlement, les coûts du transport maritime doivent se maintenir à leur niveau actuel (voire continuer à baisser), des gains étant possibles par accroissement de la taille des bateaux et amélioration des techniques de chargement. Ainsi, les schémas actuels basés sur un touché à Gao Tauro ou Algeiras avec acheminement terrestre seront moins performants comparativement à une dépose plus proche des centres de consommation.
- **des inquiétudes existent pour une Europe du Nord** confrontée à une demande en forte croissance. Les ports comme les infrastructures de transport et les espaces associés sont très sollicités par les localisations industrielles et les centres de distribution ; cette densité est de nature à engendrer des déséconomies d'échelle et de graves problèmes environnementaux. Le Sud, par réaction, voit son attractivité augmenter et un rééquilibrage des flux est envisageable dès lors qu'est mise en place une capacité de pré et post acheminement permettant d'échanger régulièrement et massivement avec le Bénélux.

Ces avantages ne pourront se concrétiser véritablement que dans la mesure où **un grand port émerge en Méditerranée**. Il est en effet indispensable d'inverser les schémas actuels et pour cela une taille critique doit être atteinte afin de s'imposer dans les logiques développées au niveau mondial par les grands armateurs (qui s'organisent à partir d'une dizaine de ports). C'est à cette condition que pourront s'enclencher les effets cumulatifs classiques : l'offre appelle la demande qui appelle à son tour l'offre.

Certes, les concurrences sont inévitables voire saines, mais il est nécessaire d'œuvrer pour qu'existe **une porte d'entrée - gateway - de premier ordre** apte à s'articuler avec les sites du « Range Nord ». Ce **port-pivot** doit être raccordé de façon performante à tous les modes, disposer de vastes espaces pour accueillir les unités de production et transformation, s'affirmer sur le plan du négoce et du traitement logistique, être intégré dans un réseau de transport terrestre (organisé notamment autour de « ports secs ») et maritime (feeders pour desservir tous les ports existants depuis Trieste et le couloir Adriatique jusqu'à Gibraltar).

3. L'ARC SUD EUROPEEN : une logistique à installer.

Les entreprises de production et de distribution recherchent simultanément à contracter les temps de circulation de leurs marchandises et à élargir leurs marchés. Ces objectifs apparemment contradictoires, mais intimement liés, sont dictés par **l'obligation de réactivité** imposée par une concurrence de plus en plus féroce associée à la mondialisation de l'économie.

Les conséquences en sont : une diminution de la taille des lots, une multiplication des fréquences, un accroissement des distances de livraison ; toutes pratiques qui sont autant de défis à la rentabilité du système. Face à ces enjeux, les professionnels mettent en place une gestion fine de leurs envois permettant de maîtriser parfaitement, en termes de niveau de services, les discontinuités territoriales qui autrefois cloisonnaient les espaces et isolaient les unes des autres leurs opérations respectives.

Ces mutations nécessitent **la mise en place d'organisations complexes basées notamment sur la massification des flux**, seule possibilité pour maintenir à un niveau acceptable les coûts et avoir des mouvements dont le montant n'est plus proportionnel au kilométrage parcouru, mais aux volumes acheminés sur une relation donnée. La logistique efface en partie l'éloignement des fournisseurs comme des clients et l'avantage conféré par une situation géographique privilégiée est de moins en moins pris en considération : **la performance passe par la disponibilité d'outils de circulation.**

Les pouvoirs publics ont ainsi une responsabilité majeure dans l'efficacité logistique des entreprises. En la matière, la performance d'une région et son attractivité supposent des réponses satisfaisantes aux besoins cinétiques (transport, groupage/dégroupage, traitement de l'information, ...) et statiques (gestion des stocks, conditionnement, montage terminal, ...). Prétendre se positionner comme espace de circulation apte à structurer les grands courants d'échanges, c'est tout à la fois :

- **des infrastructures de transport qui doivent être à même de transférer d'importantes quantités de marchandises** dans des conditions de fiabilité et de délais satisfaisantes. Une capacité suffisante des voies, une mobilisation des divers modes, une bonne gestion des interfaces, sont autant d'obligations pour pouvoir s'affirmer sur la scène continentale et intercontinentale ;
- **des sites d'accueil pour les plates-formes** des industriels, des distributeurs, des prestataires de services, toutes installations qui induisent une création de valeur ajoutée et donc des emplois. Il s'agit d'aller bien au-delà d'une simple offre foncière, mais d'attirer les investissements par des services appropriés et de les diriger vers des lieux équipés pour répondre aux attentes des professionnels comme des populations locales.

Dans ce contexte, le Sud-Europe doit s'organiser et ici la notion d'Arc prend tout son sens. Les principaux déterminants qui doivent guider la réflexion sont :

- **une augmentation des flux.** Le développement économique, les concentrations industrielles, l'élargissement politique de l'Europe, sont autant de facteurs qui contribuent mécaniquement à une croissance des échanges. En 10 ans les trafics aux points frontières ont doublé et les travaux de prospective laissent prévoir pour l'avenir des taux similaires (bien qu'un peu moins importants). Les échanges Est-Ouest augmentent maintenant plus vite que Nord-Sud ; aussi **il est impératif de programmer de nouvelles infrastructures et mobiliser l'ensemble des moyens** (cabotage maritime, fluvial, rail, route, transport combiné) pour faire fonctionner en réseau les principaux pôles de ce territoire.
- **des incertitudes sur la place de la route.** La domination de la route soulève de plus en plus d'inquiétudes et un large consensus existe sur l'intérêt d'un rééquilibrage en faveur des autres modes. L'orientation de ces dernières années vers le « tout route » fait apparaître **un sentiment de risques inacceptables** ; risques du mode unique (dépendance problématique en cas de panne sociale ou climatique), risques de saturation (les aires de congestion se multiplient et c'est d'abord la route qui en est victime), risque environnemental (les atteintes à la qualité de vie entraînent un rejet de la part des riverains).
- **une polarisation des investissements logistiques.** La centralisation des outils se retrouve chez tous les intervenants : les industriels regroupent leurs sites de production, les distributeurs diminuent le nombre de leurs entrepôts, les prestataires de services s'implantent en quelques lieux clés (aux même problèmes correspondent les mêmes solutions). Des pôles émergent avec un renforcement des grands centres économiques et inversement se créent des zones de dépression. D'ores et déjà **de grands couloirs logistiques sont en place** et il est impératif de mesurer les effets de ces concentrations sur les territoires.
- **l'impossibilité d'obtenir une couverture satisfaisante de l'Europe à partir d'un site unique.** L'extrême centralisation logistique, notamment pour les produits à haute valeur ajoutée, qui a conduit de nombreux groupes à desservir le continent depuis une seule plate-forme (généralement positionnée au Bénélux) n'est plus d'actualité. Les entreprises recherchent une ou deux bases supplémentaires pour pouvoir sécuriser leurs envois. Le Sud par sa puissance de consommation, sa capacité à s'ouvrir vers le Maghreb, son interface maritime est alors naturellement choisi. **Afin d'amplifier ce mouvement et accroître sa productivité économique, les régions concernées doivent coopérer** pour assurer des relations performantes entre elles et éviter des concurrences stériles.

La demande évolue fortement et interpelle les aménageurs. La circulation des marchandises, les organisations logistiques se développent de plus en plus au niveau international ; l'offre doit de même se construire en s'affranchissant des frontières.

CONCLUSION.

Alors que les entreprises se libèrent de plus en plus des contraintes spatiales, alors que les techniques de transport et d'informations rapprochent les régions en exacerbant les concurrences entre elles, **il est nécessaire et indispensable de choisir ses solidarités.**

L'Arc Sud, fort de son sens historique et de sa situation géographique, a les atouts pour s'inscrire comme un territoire clé dans une Europe en construction et un monde en pleine évolution. La circulation des marchandises est certainement une porte d'entrée pour fédérer cet espace, le structurer fonctionnellement et l'articuler avec les autres grandes zones de développement.

L'heure est propice aux actions dans ce domaine :

- **les unités industrielles diversifient leurs approvisionnements** comme leurs marchés et s'interrogent sur la congestion annoncée des infrastructures et des espaces d'accueil en Europe du Nord ;
- **la crise récurrente des transports invite à réfléchir** à des solutions coordonnées et à une articulation performante terre/mer qui peut permettre de limiter les flux et d'abaisser les coûts de déplacement ;
- **la programmation de nouvelles infrastructures ferrées mixtes** va modifier le paysage et les échanges massifs qui en résulteront vont venir accentuer la notion de pôle logistique.

Toutes ces données sont à intégrer dans les schémas opérationnels construits à l'échelle de l'Arc Sud Européen et de chaque sous-ensemble. Il s'agit maintenant de multiplier les contacts pour parler d'une voix qui, même si elle n'est pas unique, est le reflet d'une volonté de partager un avenir logistique commun. Cela est d'autant plus utile que la communication est nécessaire :

- **auprès des professionnels** puisque faire savoir est toujours déterminant. Au-delà de l'aspect commercial, il est utile de présenter l'organisation de ce nouvel espace de conquête et les potentialités qu'il offre.
- **auprès des centres de décisions** puisque les « capitales » sont à l'écart de ce territoire. Des investissements publics nationaux et européens seront indispensables pour concrétiser les ambitions ; une démarche de lobbying est à conduire.

Au niveau fonctionnel, la réussite passe par la capacité qu'aura l'Arc Sud à associer les infrastructures terrestres et les systèmes maritime, les modes de transport et les services, les logiques d'investissement privées et les politiques régionales.