



## Le transport maritime de marchandises : un facteur d'intégration méditerranéenne ?

Carrefour du transport énergétique et de la conteneurisation, espace de transit entre l'Europe et l'Asie, la Méditerranée connaît une intensification des flux de marchandises depuis une dizaine d'années, sous l'effet conjugué de la pression démographique, de la croissance économique et de l'ouverture des marchés. Pour répondre à l'évolution des échanges sur de grandes distances, la taille des navires a considérablement augmenté conduisant les pays à se doter d'infrastructures portuaires adaptées.

La prospective menée par le Plan Bleu montre que la poursuite des politiques de transport actuelles, qu'il s'agisse d'infrastructures ou d'interconnexions, conduirait à ancrer la Méditerranée dans un statut de « mer de transit ».

Le transport maritime ne pourrait devenir un facteur d'intégration méditerranéenne que par la remise en cause de la course au gigantisme et en favorisant la complémentarité du système productif méditerranéen.

### La situation du transport maritime dans le Bassin Méditerranéen

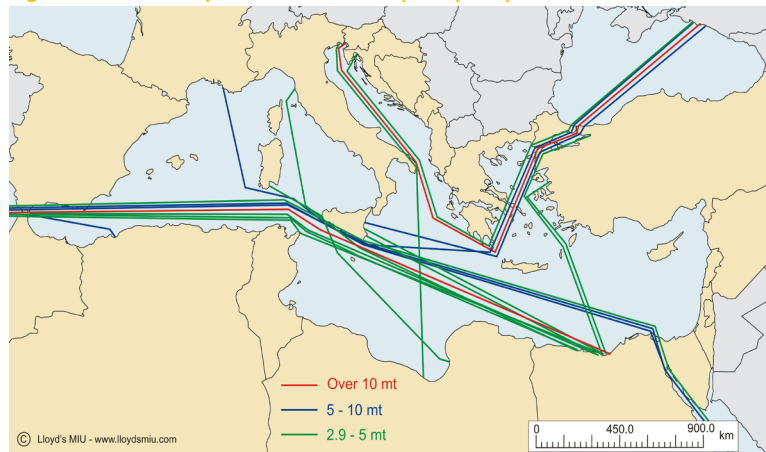
La Méditerranée permet les échanges de produits manufacturés entre l'Europe et l'Asie et l'approvisionnement de l'Europe en produits énergétiques à partir des pays du Golfe et d'Afrique du nord.

Environ 25 % du tonnage des marchandises est composé de produits énergétiques, les marchandises hors vrac représentent plus de 30 % du total.

Les capacités de transport maritime en circulation en Méditerranée ont augmenté de plus de 50 %, entre 1997 et 2006. La croissance annuelle du transport de pétrole s'est élevée à 6 % ; elle est de 7 à 8 % pour le transport de GNL, de 10 % pour les conteneurs et de 5 % pour le roulier.

Le fort taux de croissance du trafic conteneurs est dû au développement des échanges avec l'Asie. Le trafic portuaire de conteneurs a augmenté de 71 % et la taille moyenne des bateaux a augmenté de 55 % entre 1997 et 2006.

Fig 1 : Circulation du pétrole brut dans les principaux ports méditerranéens - 2006

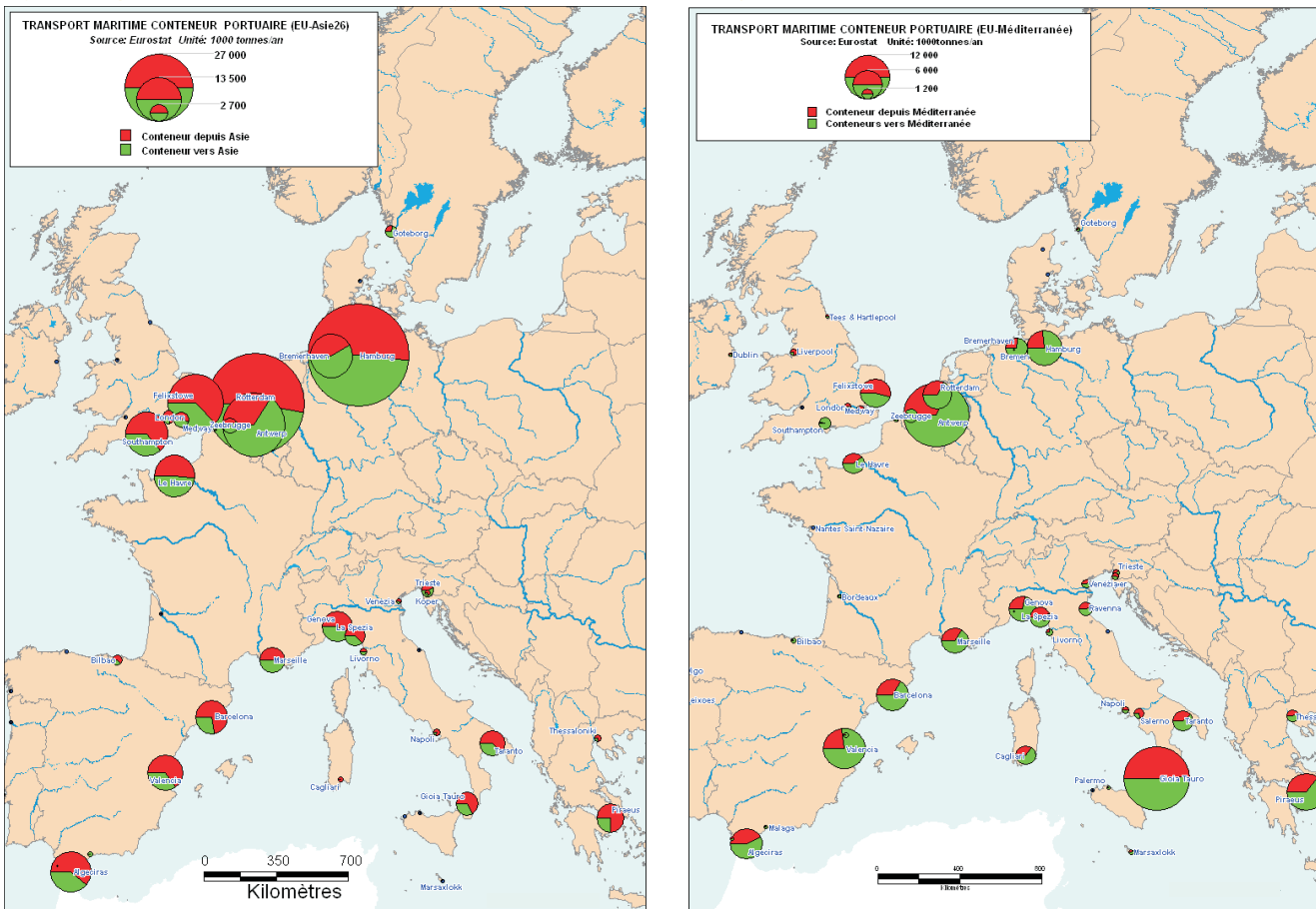


© Lloyd's MIU - www.lloydsniu.com  
Source : Lloyd's MIU

Le « hors vrac » en provenance d'Asie et destiné aux pays européens est préférentiellement débarqué dans les ports du range nord. Il en est même pour les échanges des PSEM (pays Sud et Est méditerranéens) avec l'Europe pour lesquels Hambourg est le premier port d'échange et de transbordement. Les performances des ports méditerranéens restent insuffisantes pour concurrencer les ports nord européens.

Seuls quelques ports méditerranéens sont capables de réceptionner les plus gros porte-conteneurs comme Port Saïd, Tanger Med, Algésiras aux deux extrémités et Marsaxlokk (Malte), Gioia Tauro (Italie) au centre. Ils sont essentiellement destinés aux activités de transbordement.

Fig 2 : Transport Maritime Conteneur Portuaire (EU - Asie et EU - Méditerranée)



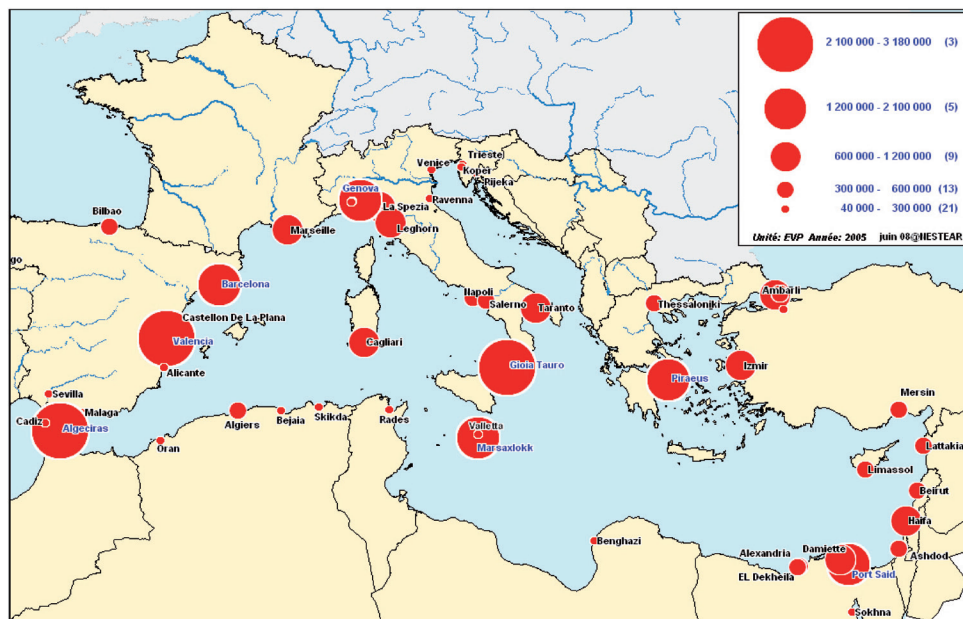
Source : AFD, Nestear, Plan Bleu

Toutes marchandises confondues, les flux intra-méditerranéens représentent à peine un quart du trafic. Le niveau des échanges entre PSEM est faible et les flux s'organisent selon un axe Nord-Sud avec un sens dominant du Sud vers le Nord lié aux exportations de pétrole et de gaz.

Cette dissymétrie entre Nord et Sud se retrouve au niveau du commerce extérieur : l'UE représente, selon les pays, entre 20 et 70 % du commerce des PSEM alors que les PSEM ne représentent que 8 % du commerce extérieur de l'UE.

Les échanges avec l'UE sont essentiellement réalisés en mode maritime (75 %) et par des liaisons fixes (20 %) qui sont constituées de gazoducs. Les 5 % restant sont réalisés

Fig 3 : Volume de conteneurs maritimes des ports de la Méditerranée



Source : AFD, Nestear, Plan Bleu

par les voies terrestres et aériennes.

La Méditerranée est donc caractérisée par un transport de transit intense et un niveau d'intégration faible, particulièrement en ce qui concerne les échanges Sud-Sud.

### La prospective 2025 du Plan Bleu

La prospective concerne le transport de marchandises hors vrac qui connaît l'évolution la plus forte des dix dernières années. Cette prospective prend en compte la croissance économique, le prix de l'énergie et de la tonne de CO<sub>2</sub> et définit des

politiques de transports différentes intégrant les infrastructures, l'exploitation des matériels, la commercialisation et la régulation.

L'exercice de prospective mené par le Plan Bleu porte sur l'analyse de trois scénarios et sur leur comparaison à la situation de référence de 2005.

► Le scénario S1 correspond à une situation de croissance économique faible (1,5 % au nord, 3 % au sud) avec un baril de pétrole à 50 \$ et une politique de transport se limitant à quelques investissements routiers publics et de modernisation portuaire d'origine privée. Le secteur du transport routier reste peu organisé, peu concentré et marqué par une concurrence intense.

► Le scénario S2 correspond à la situation tendancielle d'avant la crise de 2008/2009 avec une croissance économique plus soutenue (1,8 % au nord et 4 % au sud) et un pétrole à 100 \$ le baril (valeur 2005). Les mesures en matière de transport permettent de réaliser des économies d'échelle grâce à la massification des traitements de marchandises. Les investissements concernent l'amélioration des liaisons routières avec les ports et les plateformes logistiques. La chaîne logistique se professionnalise avec l'arrivée des grands acteurs internationaux.

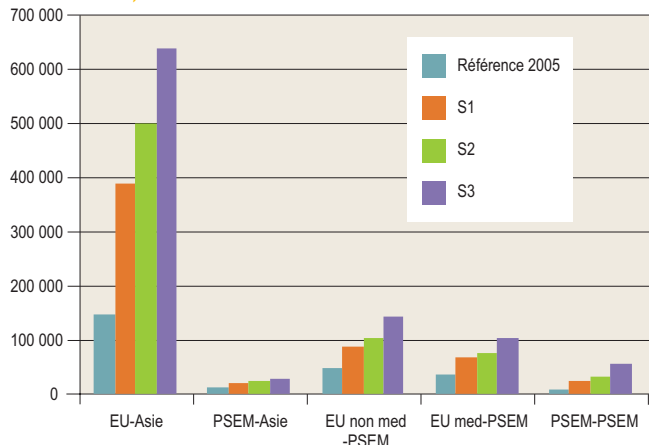
► Le scénario S3 bénéficie d'une croissance plus dynamique (2,1 % au nord et 5 % au sud) libérant une marge de manœuvre pour réaliser des investissements portuaires importants. Les acteurs publics peuvent prendre des mesures volontaristes, en termes de développement du ferroviaire (connexion aux ports, plateforme logistique, réforme institutionnelle). Les grands groupes maîtrisent les chaînes logistiques. Plusieurs autoroutes de la mer font leur apparition. Le pétrole atteint 150 \$ le baril. Le coût de la tonne de CO<sub>2</sub> est de 100 €.

## Les résultats

Dans les trois scénarios étudiés, l'Asie reste de très loin le principal partenaire commercial et partant, la principale origine du transport hors vrac.

Même dans le cas du scénario S3, fondé sur des investissements portuaires importants, les échanges intra-méditerranéens restent très faibles par rapport aux échanges avec

Fig 4 : Résultat des scénarios transport maritime «hors vrac» (milliers de tonnes/an)



Source : Plan Bleu

Fig 5 : Répartition Intramed et Asie des trafics maritimes (hors vrac) selon scénario

Part trafic 2025	Intramed	Asie
référence	25 %	28 %
S1	20 %	35 %
S2	19 %	28 %
S3	19 %	40 %

Source : Plan Bleu

l'Asie et ne modifient pas le statut de «mer de transit» de la Méditerranée.

La part de trafic intraméditerranéen passerait ainsi de 25 % en 2005 à 19 % dans le scénario S3 et celle du trafic avec l'Asie de 28 % à 40 %.

Ce scénario S3 démontre néanmoins qu'une bonne connexion des ports avec le réseau ferré permet de multiplier le trafic ferroviaire par 5,5 et le trafic routier par 2,1. Cette captation de trafic routier, rendue possible par des politiques volontaristes et facilitée par le prix élevé du pétrole et du CO<sub>2</sub>, limite la saturation des villes portuaires et facilite le mouvement des marchandises.

Fig 6 : Comparaison des facteurs d'évolution des échanges de marchandises en Méditerranée

Facteur croissance	Référence 2005	S1	S2	S3
Trafic maritime	1,0	1,9	2,2	2,9
Trafic routier	1,0	2,1	2,3	2,1
Trafic ferré	1,0	1,0	1,0	5,5

Source : Plan Bleu

En revanche, le transport maritime n'est que peu impacté par les prix du carburant ou de la tonne de CO<sub>2</sub> puisqu'il est possible de contenir les coûts d'exploitation grâce à la taille des navires, la réduction de leur vitesse et la professionnalisation des chaînes logistiques qui favorise l'accessibilité au système productif asiatique.

## La question de la surcapacité

L'augmentation des échanges et surtout l'augmentation de la taille des navires conduisent les Etats à envisager des agrandissements et des créations de ports en eaux profondes. Les projets identifiés avant la crise de 2008/2009 correspondent à une augmentation d'un facteur de 2,2 sur dix ans de l'offre de traitement de conteneurs.

Le scénario tendanciel (S2), fondé sur des bases comparables prévoit la même augmentation d'un facteur de 2,2 mais sur une durée de vingt ans. La dynamique d'offre semble donc deux fois plus rapide que celle de la demande.

De plus, la taille des infrastructures prévues, en confortant le gigantisme, nuit aux liaisons intra méditerranéennes et exclut les opérateurs locaux de la gestion portuaire.

Le risque est donc grand de voir apparaître une surcapacité portuaire à l'échelle régionale. Qui plus est, ce risque de surcapacité pourrait ouvrir sur un risque de dumping du transport. La concurrence, en entraînant une contraction encore

plus forte des coûts d'utilisation des infrastructures et des matériels, rendrait leur amortissement difficile et l'internationalisation des coûts externes du transport illusoire.

## Les enseignements

Trois éléments forts ressortent de cet exercice de prospective :

➤ La forte prédominance des trafics maritimes avec l'Asie ne connaîtra pas de changement notable à moins d'une remise en question de la politique des grandes infrastructures portuaires.

➤ Les mesures de transport favorisant le mode ferroviaire permettront de réduire la congestion du réseau routier en cas de reprise économique. Cette réduction sera en outre favorisée par des coûts élevés de l'énergie et du CO<sub>2</sub>.

➤ L'augmentation des coûts de l'énergie et du CO<sub>2</sub> devrait limiter l'augmentation de la consommation énergétique sans cependant affecter le trafic maritime.

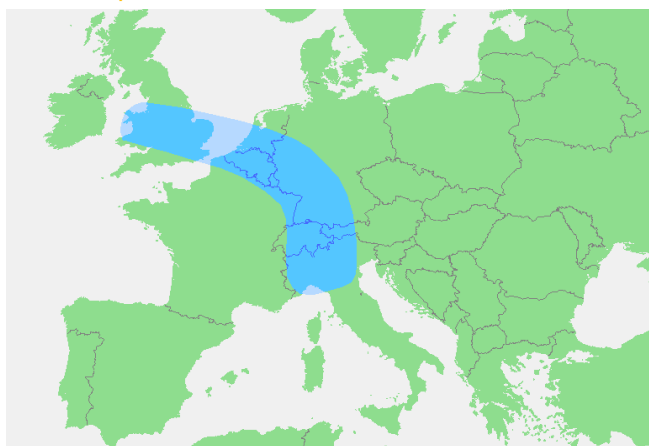
Les conditions d'une contribution du transport à l'intégration méditerranéenne seront à rechercher dans le renforcement des échanges de proximité.

En matière de politiques publiques des transports, il s'agit de :

➤ Soutenir le développement de relations nord-sud par des liaisons régulières et rapides. Densifier le maillage portuaire permettrait de mieux répartir les flux intra méditerranéens rendus plus compétitifs et plus sûrs que les échanges avec l'Asie.

➤ Rechercher l'efficacité des ports méditerranéens plutôt que le gigantisme. Le développement de plateformes logis-

Fig 7 : Carte de la banane bleue des concentrations démographiques et économique



Source : techno-science.net

tiques reliées au réseau ferré optimiserait la consommation d'espace et réduirait la congestion routière.

➤ Identifier un ou deux ports d'entrée au sud de l'Europe parmi les ports existants. La Méditerranée n'offre pas réellement d'entrée sud à la zone de concentration démographique et économique représentée par la « banane bleue ».

➤ Renforcer les normes environnementales des transports terrestres au niveau national pour réduire les pollutions locales et les consommations. L'amélioration des consommations unitaires est possible, à condition de mettre un terme au subventionnement des carburants et de taxer la tonne de CO<sub>2</sub>.

➤ Imaginer des outils financiers pour renforcer les services (évacuation des déchets...) et les contrôles. Une « redevance de passage » pourrait s'inscrire dans le cadre des Zones d'Economie Exclusive qui commencent à apparaître dans certains pays.

Toutes ces dispositions pourraient trouver un cadre dans un schéma méditerranéen des transports. La réflexion en cours sur la politique maritime intégrée en Méditerranée lancée par la Commission européenne pourrait s'en inspirer. L'Union pour la Méditerranée pourrait être le promoteur des dispositifs d'accompagnement nécessaires à leur mise en œuvre.

## Bibliographie

BEI, EuroMed (2008). *Développement d'un réseau de plates formes en Méditerranée*.

EuroMed Transport (2005). *Livre Bleu : vers un système intégré de transport euro-méditerranéen*.

EuroMed Transport (2007). *PART : Plan d'Action Régional pour les Transports*.

International Transport Forum, ECMT (2009). *Trends in the Transport Sector 1970-2007*.

Lloyd's Marine Intelligence Unit (2008). *Study of Maritime Traffic Flows in the Mediterranean Sea*.

NESTEAR (2001-2007). *Recherches et études CORRIMED, RETRAMED, REDWEG : INFRAMED, DESTIN, REGMED, MEDATEN-T, TINA, MEDIGATE*.

Ocean Shipping Consultants (2006). *European and Mediterranean Container Port Markets to 2015*.

Plan Bleu, Reynaud C. et al. (1996). *Transport et environnement en Méditerranée : enjeux et prospective*. Paris, Economica. (Les Fascicules du Plan Bleu n°9).

Plan Bleu (2005). *Méditerranée : les perspectives du Plan Bleu sur l'environnement et le développement*. Paris, Editions de l'Aube.

PNUE/PAM-Plan Bleu (2009). *Etat de l'Environnement et du Développement en Méditerranée- 2009*. Athènes, PNUE/PAM-Plan Bleu.

Richemont, Henri de (2009). *Rapport Autoroutes de la Mer à Monsieur Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat chargé des transports*.

UNCTAD (2008). *Review of Maritime Transport*.

## Les Notes du Plan Bleu



Programme des Nations Unies pour l'Environnement  
Plan d'Action pour la Méditerranée  
Centre d'Activités Régionales du Plan Bleu  
15 rue Beethoven - Sophia Antipolis - 06560 Valbonne - FRANCE  
Tél. : +33 4 92 38 71 30 - Fax : +33 4 92 38 71 31  
e-mail : planbleu@planbleu.org  
www.planbleu.org

Directeur de la publication : Henri-Luc Thibault  
Rédacteur en chef : Henri-Luc Thibault  
Auteur : Philippe Vallouis  
Comité de lecture : Pierre Icard, Brigitte Ulmann,  
Mihoub Mezoughi, Arthur Germond  
Conception graphique et réalisation : Isabelle Jöhr  
Dépôt légal et ISSN : 1954-9164



Agence Française de Développement  
Département Géographique Méditerranée et Moyen-Orient  
5 rue Roland Barthes 75598 PARIS Cedex 12 - France  
www.afd.fr