
Les relations maritimes de l'Europe en Méditerranée : ouverture sur le grand large et oubli des voisins

Antoine Frémont

**Édition électronique**URL : <http://journals.openedition.org/strates/6556>DOI : [10.4000/strates.6556](https://doi.org/10.4000/strates.6556)

ISSN : 1777-5442

Éditeur

Laboratoire Ladyss

Édition imprimée

Date de publication : 1 janvier 2008

Pagination : 189-208

ISSN : 0768-8067

Référence électronique

Antoine Frémont, « Les relations maritimes de l'Europe en Méditerranée : ouverture sur le grand large et oubli des voisins », *Strates* [En ligne], 15 | 2008, mis en ligne le 23 janvier 2013, consulté le 08 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/strates/6556> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/strates.6556>

Ce document a été généré automatiquement le 8 septembre 2020.

Tous droits réservés

Les relations maritimes de l'Europe en Méditerranée : ouverture sur le grand large et oubli des voisins

Antoine Frémont

- 1 Avec la frontière entre les États-Unis et le Mexique, la Méditerranée est l'une des grandes lignes de fracture Nord-Sud à l'échelle mondiale entre pays riches et pays en développement. Elle s'inscrit aussi dans le grand courant de circulation maritime Est-Ouest de marchandises entre les pays de la Triade : Amérique du Nord, Europe, Asie orientale. Mer fermée, elle s'ouvre sur le reste du monde par quelques points de passage stratégiques : canal de Suez, détroit de Gibraltar et dans une moindre mesure détroit du Bosphore.
- 2 Les pays méditerranéens de l'Union européenne (UE) jouent un rôle majeur en Méditerranée dans la structuration des grands courants de trafics et dans l'organisation de la hiérarchie portuaire. La Méditerranée est vitale pour l'UE en matière d'approvisionnement énergétique mais aussi pour assurer ses relations maritimes avec les deux autres grands pôles de l'économie mondiale. Par rapport à ce schéma dominant, les autres pays riverains de la Méditerranée occupent une position marginale alors qu'ils dépendent fortement de l'UE pour leur commerce extérieur et des ports de l'Europe méditerranéenne pour leurs relations maritimes avec le reste du monde.
- 3 La mer Méditerranée est une mer semi-fermée et fragile. Cela pose le problème de la sécurité maritime qui vise entre autre à préserver le milieu maritime et côtier. Les pays de l'UE sont-ils à même de promouvoir une gestion commune de la Méditerranée en matière de sécurité maritime alors que les flux y sont massifs et les déséquilibres en matière d'installations portuaires criants ?
- 4 Cette question de la sécurité maritime est d'autant plus cruciale que la mer Méditerranée occupe à nouveau une place centrale dans la circulation maritime via les flux conteneurisés. La proximité de la grande route maritime conteneurisée Est-Ouest constitue-t-elle une opportunité de développement à saisir pour les pays de

Méditerranée orientale ou de la rive sud bien qu'ils ne participent que marginalement à cette dernière pour l'instant ?

- 5 Nous montrerons dans un premier temps les déséquilibres entre les deux rives tant pour le commerce extérieur que pour la hiérarchie portuaire. L'importance des flux pétroliers nous amènera à expliquer le rôle des organisations internationales et de l'UE pour accroître la sécurité maritime en Méditerranée par la gestion des installations portuaires et des flottes. Enfin, avec la conteneurisation, c'est l'inégale insertion de l'ensemble du bassin méditerranéen dans la mondialisation qui est envisagée ainsi que les opportunités de développement ouvertes par la croissance de ces trafics en Méditerranée pour les pays en développement de cette région.

Un très fort déséquilibre entre les deux rives

Le déséquilibre commercial

- 6 Les très fortes inégalités de richesse qui existent de part et d'autre de la Méditerranée trouvent une expression très visible à l'échelle du commerce international. L'Union européenne participe pour plus de 39 % aux exportations mondiales en 2005. Ce poids dans les échanges mondiaux s'explique d'abord par l'importance de l'intégration européenne : 67 % de ces exportations sont des exportations intrazonales. Même en ne prenant pas en compte les flux intrazonales, l'UE reste le premier pôle du commerce mondial avec 17 % des exportations mondiales. Les sept pays de l'UE riverains de la Méditerranée pèsent 10 % des exportations mondiales¹.
- 7 À l'inverse, les autres pays riverains de la Méditerranée n'ont qu'un poids marginal dans le commerce mondial (2,42 %). Seuls, la Turquie et Israël émergent. L'Algérie et la Libye comptent grâce à leurs hydrocarbures qui représentent plus de 96 % de leurs exportations totales en valeur. Les autres pays sont des acteurs secondaires du commerce international, marqués par le sous-développement et/ou les crises qui les affectent (ex-Yougoslavie, Syrie, Liban).
- 8 Le déséquilibre concerne aussi les partenaires commerciaux. L'UE entretient des relations privilégiées avec l'Asie orientale et l'Amérique du Nord. L'Asie orientale et la Chine ne cessent de prendre de l'importance, ce qui fait du flux Europe-Asie orientale le second au monde après celui entre l'Asie orientale et l'Amérique du Nord². Cela est déterminant pour la Méditerranée qui, depuis l'Antiquité, inégalement en fonction des périodes historiques, a toujours joué le rôle de charnière entre l'Europe et l'Asie. En revanche, les pays riverains de la Méditerranée, voisins immédiats de l'Europe, comptent très peu dans le commerce extérieur de l'UE : un peu plus de 3 % seulement de ses exportations et importations en 2005.

Tableau 1. Part en % des pays riverains de la Méditerranée dans les exportations mondiales de marchandises en 2005

	%		%
Pays de l'UE		Les pays de la rive orientale	
France	4,43	Turquie	0,70
Italie	3,56	Syrie	0,08
Espagne	1,84	Liban	0,02
Grèce	0,16	Israël	0,41
Slovénie	0,18	Total	1,22
Malte	0,02	Les pays de la rive Sud	
Chypre	0,01	Égypte	0,10
Total	10,19	Libye	0,29
Les autres pays de la rive Nord		Tunisie	0,10
Croatie	0,08	Algérie	0,44
Bosnie-Herzégovine	0,02	Maroc	0,11
Serbie et Monténégro	0,05	Total	1,04
Albanie	0,01	Pays de l'UE	10,17
Total	0,16	Autres pays	2,42

Source : OMC

- 9 À l'inverse, ces derniers sont très dépendants de l'UE pour leurs échanges. L'UE est systématiquement le premier partenaire tant pour les exportations que pour les importations. Seul font exception Israël dont les premiers clients sont les États-Unis, juste devant l'UE ainsi que le Liban. Si les pays riverains de la Méditerranée ne sont que des partenaires marginaux pour l'UE, inversement ils dépendent presque exclusivement de cette dernière.
- 10 Cet important déséquilibre commercial, contraire aux lois élémentaires de la gravité, ne fait que révéler un fait bien connu : la ligne de fracture, expliquée par les inégalités de développement, qui séparent l'UE des autres pays riverains de la Méditerranée.

Le déséquilibre portuaire

- 11 Le transport maritime, au service du commerce international, ne fait que refléter le déséquilibre commercial qui traverse la Méditerranée. Nous avons pu recueillir des informations sur le trafic en 2004 pour 48 ports de la Méditerranée³. Ils totalisent un trafic de près de 900 millions de tonnes (MT).
- 12 Les ports méditerranéens de l'UE concentrent 73 % de cette activité, soit 667 MT. À l'échelle de l'Europe, cette façade est beaucoup plus faible et dispersée que celle d'Europe du Nord où les quatre plus grands ports (Rotterdam, Anvers, Hambourg, Le Havre) accumulent à eux seuls un trafic de près de 730 MT... Le port le plus puissant de Méditerranée, Marseille, a un trafic presque quatre fois inférieur à celui de Rotterdam, deux fois inférieur à celui d'Anvers. Il n'est donc que le quatrième port européen. Les trafics de l'Europe méditerranéenne sont partagés entre un nombre important de ports, lesquels présentent une importante dispersion. Cela est particulièrement vrai de l'Italie dont le trafic se disperse en une dizaine de ports de dimension vraiment internationale, une dizaine à vocation nationale et une multitude spécialisée dans le

cabotage. Ils sont pour la plupart et pour les plus importants d'entre eux situés sur la façade occidentale du pays. Cette dispersion entraîne une forte concurrence entre les ports.

- 13 Les ports méditerranéens n'appartenant pas à l'UE ont des trafics beaucoup plus faibles qui correspondent à leur place dans la hiérarchie du commerce mondial. Les ports algériens ne doivent en grande partie leur importance qu'aux exportations de pétrole. C'est notamment le cas d'Arzew. Il est logique de trouver ensuite dans le classement deux ports israéliens (Haifa et Ashod) et deux ports turcs (Mersin et Izmir).
- 14 Les inégalités de trafic renvoient à des réalités portuaires très différentes : d'un côté de vastes organismes portuaires, marqués par une forte productivité grâce à des terminaux spécialisés en fonction des navires et des marchandises, de l'autre des ports aux fonctions plus limitées, caractérisés par la faiblesse de l'outillage, ce qui se traduit souvent par des problèmes de congestion et des temps d'attente en rade pour les navires. À Alger, le temps moyen d'attente en rade des navires s'élève à 3 jours et celui du séjour moyen à quai à plus de 4 jours. Les autres faiblesses s'expliquent par de mauvais raccordements entre les ports et les réseaux routiers et ferroviaires pour la desserte de l'arrière-pays, souvent en raison d'un enclavement des ports dans de vastes zones urbaines déjà congestionnées, les déficiences de la douane, l'absence de transitaire pour organiser les transports, la mauvaise qualité des systèmes d'information, le vol, des effectifs parfois pléthoriques et au bout du compte des tarifs fixés indépendamment de la satisfaction du client. Pourtant, comme dans les autres pays du monde, les ports jouent un rôle essentiel pour le commerce extérieur puisque le transport maritime achemine plus de 75 % en volume du commerce extérieur de ces pays. Là encore, les ports ne sont qu'un reflet des inégalités de développement entre les rives de la Méditerranée.

Flux pétroliers, flottes et sécurité maritime

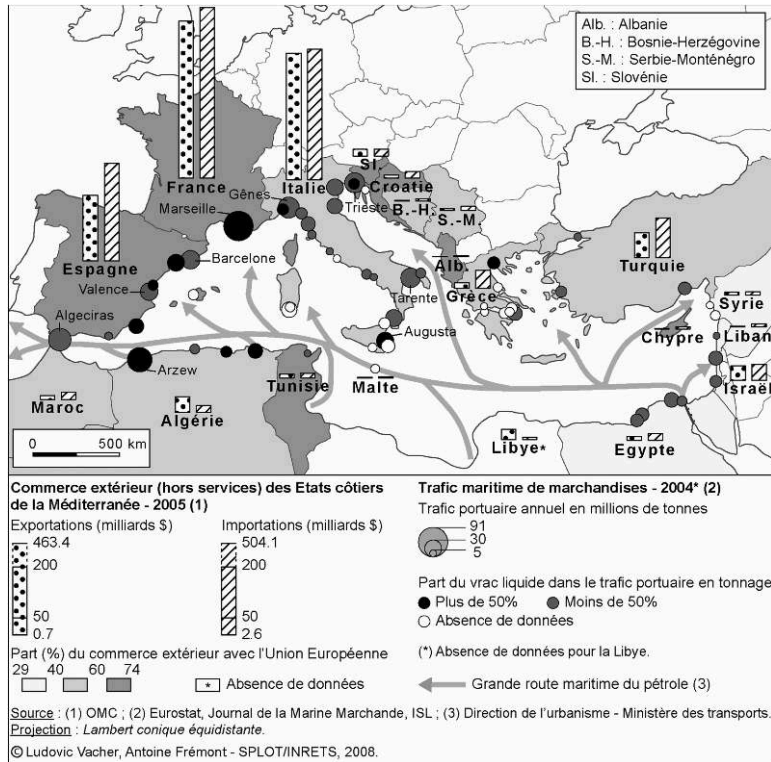
- 15 Les flux pétroliers sont indispensables à l'approvisionnement énergétique de l'Europe. La Méditerranée représente de ce point de vue une mer stratégique pour les intérêts européens, ce qui n'est pas sans conférer à l'Europe un certain nombre de devoirs et de responsabilités par rapport à ses voisins afin d'éviter tout accident majeur dans cette mer fermée.

Des flux massifs

- 16 Les flux pétroliers à travers la mer Méditerranée sont des flux massifs, de type Nord-Sud. Ils n'ont cessé de prendre de l'ampleur pendant les Trente Glorieuses, pour régresser ensuite avec les deux chocs pétroliers avant de repartir à la hausse à partir du milieu des années 1980.
- 17 Selon les estimations du centre de prévention et de lutte contre la pollution REMPEC de Malte, la Méditerranée concentre de 20 à 25 % du trafic pétrolier mondial, soit environ 400 MT par an, ce qui représente de 250 à 300 navires pétroliers en mer à tout moment. Ces chiffres sont à rapporter à la superficie de la Méditerranée qui ne représente que 0,7 % de la surface des mers et océans.

- 18 Il n'existe pas de source précise sur les origines destinations du pétrole en Méditerranée. Il est cependant possible de distinguer les principaux axes suivants. La route majeure Est-Ouest va de Suez à Gibraltar, en passant entre Malte et la Sicile puis en longeant les côtes de la Tunisie, de l'Algérie et du Maroc. Environ 130 MT de pétrole en provenance du Moyen-Orient utilisent le canal de Suez et l'oléoduc SUMED. L'Europe dépend en effet à hauteur de 25 % du Golfe arabo-persique pour ses importations de pétrole. Le canal de Suez joue là un rôle primordial d'autant plus qu'il est accessible aux très gros pétroliers, de type suezmax, jusqu'à 250 000 Tpl⁴. Le SUMED, qui fournit une alternative terrestre au passage du pétrole, a son point de départ quelques dizaines de kilomètres en aval du canal, dans le golfe de Suez. Il aboutit à l'Est du delta du Nil au terminal pétrolier offshore de Sidi Kerir. Il est utilisé par les compagnies pétrolières lorsque les taux d'affrètement des navires sont élevés.
- 19 Deux routes plus secondaires se raccordent à cet axe principal, celle en provenance des terminaux de la Méditerranée orientale, notamment de Turquie, et celle qui vient de la mer Noire, apportant essentiellement du pétrole russe à hauteur de plus de 50 MT, après avoir traversé le Bosphore, les Dardanelles et la mer Égée.
- 20 Enfin, environ 100 MT de pétrole vont d'Afrique du Nord (60 millions de la Libye, 40 millions de l'Algérie) principalement en direction de la France et de l'Italie.
- 21 Aucune statistique n'existe sur les quantités de pétrole qui franchissent le détroit de Gibraltar. Il est certain que l'axe principal s'amenuise vers l'ouest au fur et à mesure que les ports italiens, espagnols et français de Méditerranée sont alimentés mais des quantités considérables traversent néanmoins le détroit. On estime à près de 66 000 le nombre de navires, tous types confondus, qui franchissent annuellement le détroit.
- 22 Au trafic pétrolier, on pourrait ajouter les transports de produits chimiques et ceux de gaz liquéfiés mais les statistiques sont inexistantes ou presque. L'Algérie et la Libye sont deux gros exportateurs de gaz par navires méthaniers mais aussi par gazoducs vers les pays de la rive Nord (France, Italie mais aussi Turquie).
- 23 Ce poids des hydrocarbures est partout présent, à quelques exceptions près, dans les ports d'Europe méditerranéenne. Le pétrole peut représenter une véritable spécialisation comme à Augusta en Sicile (100 % du trafic), Trieste ou Carthagène (80 %), Marseille (67 %). Les hydrocarbures expliquent aussi que les ports de l'Europe méditerranéenne, comme ceux d'Europe du nord, sont d'abord des ports d'importation. Les importations représentent de 55-60 % du trafic (Valence, Algésiras) à plus de 80 % (Marseille, Carthagène, Venise, Trieste 88 %).
- 24 Les ports méditerranéens d'Europe ne sont pas adossés comme ceux de l'Europe du Nord à de puissantes zones industrialo-portuaires. Marseille cependant joue un rôle essentiel dans l'approvisionnement du marché français et alimente l'oléoduc sud-européen. Trieste est le point de départ de l'oléoduc vers Ingolstadt. Deux ports, Algesiras et Malte (Marsaxlokk), ont cherché à se spécialiser dans le raffinage et les transbordements de produits pétroliers mais cette activité reste marginale par rapport à l'ensemble des flux.

Carte 1. Trafics portuaires et commerce extérieur des pays méditerranéens



- 25 À ces ports d'importations répondent en Algérie et en Libye des ports d'exportations. 83 % du trafic maritime algérien repose sur les vracs liquides avec une concentration dans trois ports : Skikda, Bethioua mais surtout Arzew qui possède les plus grosses installations, notamment pour le gaz en provenance d'Hassi Messaoud, afin de permettre sa liquéfaction et son transport par méthanier. La Syrie dépend aussi des vracs liquides à plus de 70 % (port de Banias) alors que cette part est moindre pour la Turquie (38 %).
- 26 Sur les 82 ports pétroliers recensés sur les pourtours de la Méditerranée, les pays de l'UE en regroupent 35, soit 42 % mais ils représentent près de 70 % du trafic.

Les risques d'accidents et de pollution

- 27 Une telle concentration de trafic maritime sur un espace aussi restreint se traduit par d'importants risques de pollution. Les chiffres varient fortement en fonction des sources avec une opposition prononcée entre les organisations internationales soutenues par les États et les organisations non gouvernementales de défense de l'environnement. Il est nécessaire de distinguer entre les pollutions liées aux accidents maritimes et celles qui s'expliquent par les déversements volontaires d'hydrocarbures suite à des déballastages⁵, des lavages de citernes⁶, des vidanges de boues de carburant⁷ ou d'eaux de cale⁸.

Tableau 2. Estimation des pollutions en fonction des types d'organisation

Nom	Type d'organisation	Pollutions accidentelles		Déversements volontaires
		nombre	tonne	En millions de tonnes par an
REMPEC	Centre administré par l'OMI (Organisation Maritime Internationale)	156 depuis 1977	58 143 tonnes de 1981 à 2000	0,1 à 0,15
Legambiente	ONG	27 accidents majeurs depuis 1985	270 000 tonnes	
WWF	ONG			0,7 à 1,5

Source : REMPEC, Legambiente, WWF

- 28 La Méditerranée a été touchée par une grande catastrophe maritime en 1991, celle du Haven qui s'est traduite par la perte totale de la cargaison de 144 000 tonnes dans les eaux de Gênes. Le REMPEC évalue la pollution à moins de 10 000 tonnes car l'essentiel de la cargaison a brûlé alors que l'association italienne pour la défense de l'environnement Legambiente retient le chiffre de plus de 130 000 tonnes. Les autres accidents ont été d'une ampleur plus faible. Majoritairement, les accidents sont imputables à des erreurs humaines. Mais, quelles que soient les sources retenues, l'essentiel des pollutions s'explique par les déversements volontaires d'hydrocarbures en mer. Ils sont localisés au-delà des 12 milles nautiques, dans les eaux internationales, et le long des principales routes maritimes (Pavlakis *et al.*, 2001). Ils s'expliquent par une volonté délibérée des armements de ne pas utiliser les installations portuaires de retraitement des déchets afin de réaliser des économies sur l'exploitation de leur flotte. Les conséquences des rejets continus des transports pétroliers sont plus nocives et plus dévastatrices que celles des marées noires occasionnelles.

Les politiques internationales de sécurité maritime

- 29 Pourtant, l'arsenal législatif, reconnaissant la très grande valeur écologique et la fragilité de la Méditerranée, existe pour interdire ces déversements mais il n'est que partiellement respecté. Les annexes I et V de la convention Marpol 73/78 déclarent la Méditerranée « zone spéciale », ce qui signifie des critères de déversement pétroliers ou huileux beaucoup plus stricts. De plus, elle vise à limiter les rejets en améliorant la conception des navires, en obligeant les ports à se doter des installations de retraitement et les navires à y recourir. Dans les faits, cette réglementation internationale reste lettre morte car les États côtiers, s'ils ont pour la plupart ratifié Marpol, n'ont pas transmis de propositions au Comité de protection de l'environnement de l'OMI (Organisation maritime internationale) pour désigner des zones spéciales où s'appliquerait effectivement la législation.
- 30 La convention de Barcelone pour la protection de la Méditerranée contre la pollution, entrée en vigueur en 1978, amendée en 1995 et signée par les pays de l'UE et les autres pays riverains de la Méditerranée, demande l'application de cette réglementation

internationale. Quant à la directive 2000/59 de l'UE, elle contraint les ports à s'équiper d'installations de réception des déchets. Enfin, le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC), basé à Malte, doit assister les États côtiers dans la mise en œuvre de cette législation internationale et dans la coordination des moyens nationaux en cas de pollution accidentelle. En 2002 a été signé un protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée. Le REMPEC est chargé de l'application de ce protocole.

Le rôle croissant de l'Union européenne en matière de sécurité maritime

- 31 Dans la lutte contre la pollution maritime en Méditerranée, l'Union européenne doit assumer toutes ses responsabilités. C'est dans ses ports que se concentrent les trafics les plus importants et vers eux convergent les principales routes maritimes. Après les naufrages de l'*Erika* (décembre 1999), du *Ievoli Sun* (octobre 2002) puis du *Prestige* (novembre 2002) qui ont affecté les côtes atlantiques, l'Europe se protège et adopte en 2003 les paquets dits Érika I et Érika II et en 2007 Érika III. Ces mesures renforcent les contrôles sur les navires et sur les sociétés de classification, éliminent progressivement les pétroliers à simple coque, mettent en place un système communautaire de suivi, de contrôle, et d'information sur le trafic maritime, créent un fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes. L'Agence européenne de la sécurité maritime, opérationnelle depuis 2003, est l'instrument de cette politique. Érika III renforce la responsabilité des propriétaires de navire et demande à chaque État membre de veiller à la conformité avec les standards internationaux des navires battant leur pavillon national.
- 32 Avec cette dernière mesure, l'Europe est désormais en première ligne en Méditerranée. La Grèce contrôle la première flotte mondiale. Elle pèse à elle seule 18 % du tonnage mondial si l'on prend en compte les navires qu'elle immatricule sous pavillons étrangers, notamment à Chypre. Malte et Chypre comptent parmi les États dits de « complaisance » car les normes sociales et fiscales y sont particulièrement avantageuses, ce qui ne signifie pas que les navires y sont des « navires poubelles ». Parmi les pavillons de libre immatriculation, ils arrivent respectivement en quatrième et cinquième positions derrière Panama, le Libéria et les Bahamas. En prenant en compte la flotte contrôlée à travers les pavillons de libre immatriculation et les registres internationaux, l'Europe concentre plus de 40 % de la flotte mondiale, ce qui est comparable aux années 1970, mais avec en moyenne plus de 60 % de sa flotte sous pavillon étranger.
- 33 De ce point de vue, la qualité des navires battant pavillon d'un État appartenant au pourtour de la Méditerranée semble s'améliorer. En fonction des contrôles effectués sur les navires par l'État du port, les pavillons sont classés en listes noire, grise ou blanche. Malte et Chypre sont ainsi passés de la liste noire à la liste blanche.

Tableau 3. Évolution de la qualité des pavillons. 2001-2006

Pays	Liste noire		Liste grise		Liste blanche
	2001	2006	2001	2006	2006
Albanie	*	*			
Égypte	*	*			
Liban	*	*			
Syrie	*	*			
Maroc	*	*			
Algérie	*			*	
Turquie	*			*	
Malte	*				*
Chypre	*				*
Croatie			*	*	
Tunisie			*	*	
Italie			*		*

Source : Paris MoU Annual Report 2001 et Paris MoU Annual Report 2006

- 34 L'Europe joue donc un grand rôle dans l'assainissement de la flotte mondiale à travers l'amélioration de sa propre flotte, notamment de sa flotte « méditerranéenne ». Elle est classiquement tiraillée entre les États libéraux qui disposent de pavillons bis et sont par principe hostiles à toute nouvelle réglementation (Royaume-Uni, Pays-Bas, Danemark au Nord, Grèce, Malte, Chypre au Sud) et les États plus interventionnistes.
- 35 Au-delà des simples améliorations techniques sur les navires, l'ensemble de la filière maritime gagnera aussi en fiabilité avec l'amélioration de la qualité des équipages. Une première pierre a été posée dans ce sens en 2007 avec l'adoption de la convention maritime internationale sous l'égide de l'Organisation internationale du travail. Le recrutement par les armements d'équipages croate, bulgare ou roumain place là aussi l'Europe en première ligne.
- 36 Si l'Europe a du mal à assainir les pratiques parfois douteuses de ses propres États membres, elle cherche aussi à améliorer la sécurité maritime dans l'ensemble du bassin méditerranéen *via* le programme Safmed qui court de 2006 à 2008 et qui est exécuté par le REMPEC. Avec Safmed, l'Union européenne souhaite étendre ses propres règles de sécurité maritime auprès des partenaires méditerranéens, ce qui passe notamment par le respect des obligations de l'État du pavillon, le contrôle des sociétés de classification, la sûreté des navires et des ports en Méditerranée. À terme, le rapprochement devrait s'opérer entre l'Agence européenne de sécurité maritime et les pays de la Méditerranée.
- 37 Malgré ce volontarisme affiché, beaucoup reste à faire, notamment pour moderniser les installations portuaires des pays méditerranéens qui ne sont pas membres de l'UE et pour ne pas laisser impuni les armements pollueurs. Les moyens de surveillance restent limités et la plupart des déversements illicites se passent dans les eaux internationales, hors de la juridiction des États. Cependant, le très récent projet Marcoast vise à pister

les pollutions *via* un renforcement des moyens aériens et grâce à l'apport de la télédétection.

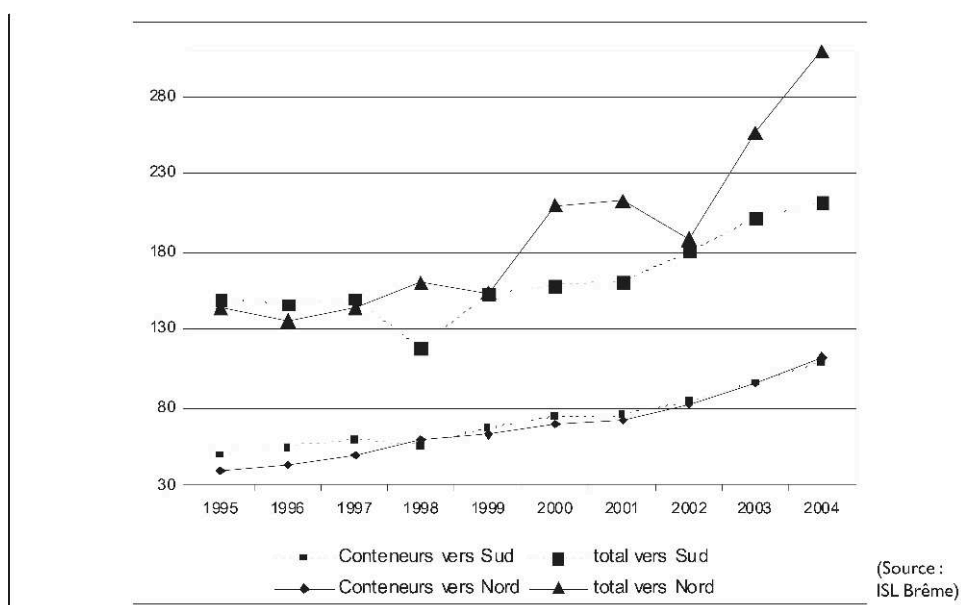
La conteneurisation : renforcement de la domination européenne ou possible nouvelle donne?

- 38 Alors que le transport du pétrole s'explique par une logique simple d'échanges entre pays producteurs et pays consommateurs, le transport conteneurisé, grâce aux prix et à la fiabilité qu'il offre aux chargeurs industriels ou de la distribution, s'inscrit directement dans l'organisation de chaînes logistiques, intégrées aux processus de production et/ou de distribution des produits manufacturés. Il participe de ce fait très directement à la mondialisation de l'économie. Le fait pour un État ou une région d'être arrimé aux réseaux maritimes conteneurisés contribue directement à la compétitivité de leur économie. Inversement, une situation marginale ou périphérique par rapport à ces réseaux peut être un frein au développement du commerce extérieur.

Une place à nouveau centrale de la Méditerranée au profit de l'UE

- 39 L'essor de l'Asie orientale a eu comme conséquence de redonner une place centrale à la Méditerranée dans les échanges maritimes mondiaux (Gouvenal *et al.*, 2005). La route conteneurisée entre l'Asie orientale et l'Europe est la seconde en volume derrière la route transpacifique. L'importance de cette route devrait encore se renforcer avec la montée en puissance de l'Inde sans oublier le poids des pays du Golfe, bien illustré par l'exemple étonnant de Dubaï. La Méditerranée participe aussi à la route entre l'Asie du Sud-Est (Singapour), l'Inde, le Golfe et la côte Est de l'Amérique du Nord *via* Suez. Elle permet enfin d'assurer des échanges Nord-Sud entre ses deux rives ou plus largement entre l'Europe et l'Afrique. La Méditerranée avait été mise à l'écart des grands circuits commerciaux par l'existence d'un monde atlantique issu des grandes découvertes. La colonisation lui avait redonné un rôle mais dans des liens de dépendance et de subordination des colonies par rapport à leur métropole. Elle retrouve aujourd'hui sa place de carrefour et d'échanges entre les mondes européens, asiatiques et africains *via* l'ensemble arabo-persique.
- 40 La conteneurisation enregistre à l'échelle mondiale une croissance continue de plus de 8 % par an. En Méditerranée, le canal de Suez permet de prendre la mesure de l'ampleur de la croissance de ce trafic. En 9 ans, de 1995 à 2004, le trafic des marchandises conteneurisées qui transitent par le canal est passé de 89 à 220,3 MT, soit un trafic multiplié par près de 2,5 contre 1,8 pour le trafic total. La part des marchandises conteneurisées s'élève à plus de 50 % en direction du sud contre 33 % en 1995. En direction du nord, la part est plus faible (36 %) en raison de l'importance du pétrole dont les flux peuvent varier fortement d'une année à l'autre. En nombre de conteneurs, le déséquilibre est très important entre l'Asie et l'Europe : 5 millions d'EVP⁹ de l'Europe vers l'Asie contre 12 dans l'autre sens. L'Asie exporte beaucoup des produits manufacturés légers vers l'Europe alors que l'Europe renvoie en Asie des produits de faible valeur mais lourds (ferraille, vieux papiers).

Figure 1. Trafic du canal de Suez en fonction de la direction et du type de marchandises, en millions de tonnes

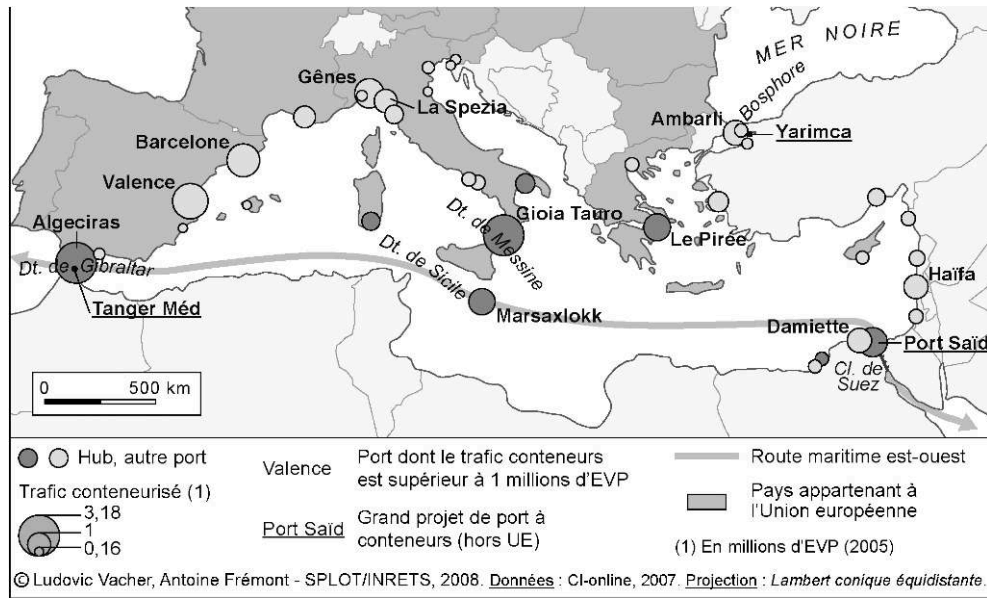


- 41 Cette croissance se répercute dans les trafics portuaires. 33 millions d'EVP ont été manutentionnés en 2005 dans les ports méditerranéens contre 4,5 millions en 1985 et 11,5 millions en 1995, soit une croissance moyenne annuelle de plus de 10 % de 1985 à 2006. Sans surprise, les ports de l'Union européenne accaparent l'essentiel du trafic (71 %). Là se retrouvent classiquement les ports qui desservent un hinterland comme Barcelone ou Gênes.

L'avènement des hubs de transbordement renforce la prédominance de la rive Nord

- 42 Mais le fait le plus marquant en Méditerranée, à l'image de ce qui s'est aussi passé tout au long de la grande artère mondiale circumterrestre conteneurisée Est-Ouest qui relie les trois pôles économiques majeurs de la planète (Europe, Amérique du Nord, Asie orientale), est l'avènement de grands hubs de transbordement (Woodbridge, 2005) : Algeciras, Gioia Tauro (Bergeron, 1999), Marsaxlokk (Malte) (Bernadie-Tahir, 2000) ou Le Pirée. Certains ports comme Valence sont à la fois des ports d'hinterland et de transbordement. Le rôle de ces ports, à l'image des hubs aériens, est de concentrer les escales de navires de tailles différentes, en provenance d'origines géographiques variées et vers des destinations multiples, afin d'assurer le remplissage des plus gros navires dont la capacité ne cesse d'augmenter (jusqu'à 11 000 EVP), en concentrant les trafics sur quelques axes principaux tout en offrant aux clients des destinations multiples (Fleming, 2000). L'essor de ces hubs de transbordement illustre le rôle de carrefour joué par la Méditerranée dans le commerce maritime mondial des conteneurs.

Carte 2. Trafic conteneurisé des ports méditerranéens en 2005



- 43 La connexion de ces grands hubs avec la rive sud de la Méditerranée n'est pas la priorité des plus grands armements mondiaux. Prenons l'exemple d'Algeciras, utilisé presque exclusivement par le premier armement mondial, le danois Maersk Line. En 2006, 29 lignes sur les 109 offertes par cet armement passent par Algeciras. Les principales lignes, par le nombre de navires engagés et la capacité de ces derniers, sont Est-Ouest. Elles permettent les liens avec l'Asie orientale et l'Amérique du Nord. Sur ces lignes Est-Ouest viennent se greffer des lignes Nord-Sud vers l'Afrique ou l'Amérique latine. Algeciras permet une interconnexion généralisée entre les courants Est-Ouest et Nord-Sud.
- 44 Cette interconnexion ne profite que marginalement aux ports de la rive sud. Maersk propose ses propres services feeders¹⁰ vers les marchés les plus importants : France, Espagne, Italie, Portugal et aussi Maroc. En revanche, pour les autres destinations, comme l'Algérie, il fait appel au service d'un armement tiers. Les risques de multiplication des transbordements se multiplient lorsque la destination se situe en dehors des principaux courants d'échanges. Par exemple, l'expédition d'un conteneur du Havre à Annaba en Algérie implique un premier transbordement à Algeciras, un second à Gioia Tauro et enfin une navette finale vers Annaba. À partir de Rotterdam, plus grand port que Le Havre, un seul transbordement à Gioia Tauro suffit. De plus, seuls quelques armements offrent ces destinations périphériques qui répondent à un marché de niche. Ils sont souvent en situation de quasi-monopole, les États desservis n'ayant pas eux-mêmes de flotte à leur disposition ni des trafics suffisants pour justifier des dessertes plus fréquentes. Ce quasi-monopole permet à l'armement qui dessert ce marché secondaire de pratiquer des tarifs élevés qui participent à l'enclavement du pays et à son manque de compétitivité. La conteneurisation, comme de nombreux autres processus en œuvre dans la mondialisation, favorise la concentration sur quelques axes et pôles principaux au détriment des périphéries. En Méditerranée, elle a renforcé l'importance de la rive nord.

Tableau 4. Les lignes Maersk à Algeciras en 2006

	Nombre de lignes	Taille moyenne des navires (EVP)
Lignes Est-Ouest		
Asie orientale	5	7 800
Amérique du Nord	4	4 500
Lignes Nord-Sud		
Afrique	12	1 800
Amérique latine	4	1 500
Feeders		
Espagne-France-Portugal	1	1 000
Maroc	2	1 000
Italie	1	650
Total	29	

Source : d'après CI-Online

L'essor des ports de la Méditerranée orientale

- 45 La domination incontestable des ports de Méditerranée occidentale ne doit pourtant pas occulter la progression de la partie orientale. Les ports de la Grèce, de la Turquie, de la Syrie, d'Israël, du Liban et d'Égypte ont manutentionné en 2006 26 % des conteneurs de l'ensemble du bassin méditerranéen contre 20 % en 1985. Plus intéressante encore est la modification de la hiérarchie à l'intérieur de cet ensemble. En 1985, ce sont les deux pays dans l'orbite occidentale qui génèrent les plus gros trafics : la Grèce et Israël. En 2005, l'Égypte arrive au premier rang. Cela s'explique essentiellement par l'essor de Port Saïd (Bruyas, 2000), au débouché du canal de Suez, qui joue le rôle de hub pour la partie orientale de la Méditerranée.
- 46 L'autre fait marquant est l'apparition de la Turquie qui représente 30 % des conteneurs manutentionnés à l'échelle de la Méditerranée orientale contre 8 % en 1985¹¹. Cela est en relation directe avec l'évolution de son poids dans le commerce international. Cet essor incite les armements les plus innovants à s'implanter sur ces marchés en expansion en proposant des services directs sans avoir recours au passage par un hub. C'est notamment le cas de la CMA-CGM française et de la MSC italo-suisse qui proposent des services directs entre l'Asie (CMA-CGM), l'Amérique du Nord (MSC) et les ports de la Turquie avec souvent un prolongement vers la mer Noire et aussi les ports du Proche-Orient. Ces nouveaux services désenclavaient ces pays en améliorant leur connexion avec les grands axes mondiaux.
- 47 Chypre n'intervient que d'une façon marginale dans ces trafics malgré l'importance de sa flotte à l'échelle mondiale et sa situation géographique. Le différend avec la Turquie a fait perdre toute son importance ancienne au port de Limassol.

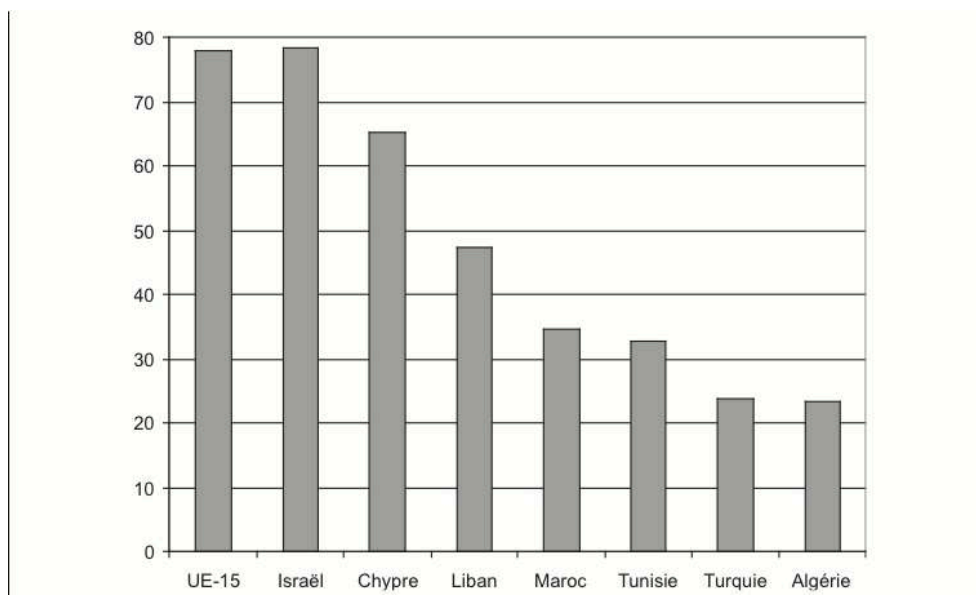
Tableau 5. Trafic conteneurisé par pays en Méditerranée orientale

	1985		1995		2005	
	EVP	%	EVP	%	EVP	%
Égypte	176 386	15,8	1 302 965	30,7	3 690 691	32,5
Turquie	92 007	8,3	733 190	17,3	3 169 807	27,9
Grèce	208 075	18,7	811 290	19,1	1 779 030	15,7
Israël	331 005	29,7	888 328	21,0	1 524 933	13,4
Liban	26 565	2,4	128 882	3,0	464 976	4,1
Syrie	84 727	7,6	?	?	390 769	3,4
Chypre	195 939	17,6	373 996	8,8	324 862	2,9
Total	1 114 704	100,0	4 238 651	100,0	11 345 068	100,0

Source : d'après CI-Online

- 48 Cette forte progression de la conteneurisation en Méditerranée orientale témoigne d'un mouvement lent de modernisation des ports méditerranéens hors UE même si la conteneurisation reste un outil marginal. Dans les pays développés, près de 80 % des marchandises diverses sont conteneurisées alors que les taux sont de moitié inférieurs en Méditerranée orientale ou au Maghreb.
- 49 Certes, les trafics *Ro-Ro*¹², jouent un rôle majeur dans les échanges entre l'UE et les pays de la rive sud. Mais ces lignes maritimes s'inscrivent dans des liens de proximité entre les deux rives. Elles permettent d'assurer une continuité atténuant l'obstacle naturel, exactement comme pour le trafic transmanche. À partir d'Algeciras, de Malaga ou d'Almeria, des ferries partent vers le Maroc alors que les ports français (Sète, Marseille) sont en relation avec l'Algérie et la Tunisie et ceux d'Italie avec la Turquie. Ces lignes sont notamment utilisées par toute la filière du commerce informel, si bien décrite par A. Tarrius (2002). L'Europe encourage le développement de ces lignes dans la continuité des corridors européens Nord-Sud qu'elle tente de structurer, d'autant plus que cela s'inscrit dans la volonté politique de l'UE de développer le transport maritime courte distance. Par exemple, la guerre en Yougoslavie a nécessité la mise en place d'une route maritime entre l'Italie et la Turquie pour contourner la voie terrestre avec un trafic de 85 000 véhicules, multiplié par 7 en 10 ans, de 1993 à 2003.

Figure 2. Taux de conteneurisation par pays pour les autres marchandises que le vrac en 2001.



Données manquantes pour l'Égypte

Source : d'après Eurostat

La modernisation des ports par l'ouverture aux investissements étrangers

- 50 Une réelle inscription dans les courants du commerce international, aux échelles méditerranéennes, européennes et mondiales passe par la conteneurisation et donc par une modernisation des ports. Celle-ci signifie principalement, outre les nécessaires infrastructures de base (chenal d'accès, digues, quais), la spécialisation des espaces d'entreposage et des quais. Les ports modernes sont constitués de terminaux spécialisés adaptés à chaque type de navires et de marchandises, ce qui aboutit à une véritable « terminalisation » des ports (Slack, 2007). Ces terminaux sont remis en concession pour des durées longues à des sociétés spécialisées, publiques ou privées, indépendantes de l'autorité portuaire. C'est le modèle du « *landlord port* » où l'administration portuaire publique remplit ses missions régaliennes (douane, police), de service public et planifie l'utilisation de la ressource foncière mais n'intervient pas directement dans les fonctions commerciales et dans l'exploitation des terminaux. Ce modèle devient dominant à l'échelle mondiale, ce qui est allé de pair avec l'apparition, depuis les années 1990, de compagnies internationales de manutention, présentes simultanément dans plusieurs ports dans le monde (Notteboom, 2007). Ces opérateurs ont investi prioritairement dans les grands ports méditerranéens à conteneurs de l'UE.
- 51 Dans les autres ports de la Méditerranée, les fonctions commerciales, d'exploitation et d'administration sont encore trop souvent entremêlées. Cependant, tous les pays se sont engagés, plus ou moins, dans des réformes institutionnelles des ports afin de clarifier les situations et d'ouvrir des possibilités aux opérateurs internationaux (World Bank, 2007). Ce nouveau cadre est jugé attractif par les gouvernements. Il permet d'attirer des investissements étrangers, de développer de nouveaux terminaux portuaires pour faire face aux problèmes de congestion, en s'appuyant sur l'expertise des opérateurs spécialisés tout en conservant sur le long terme la propriété du terminal

puisque les concessions sont remises en jeu au bout de 25 à 30 ans. Ces bouleversements ne sont pas toujours accueillis favorablement par les personnels des ports. C'est notamment le cas en Algérie. La réalisation d'une *joint-venture* entre l'opérateur des Émirats Arabes Unis, DP World et l'Entreprise du Port d'Alger pour l'exploitation de l'actuel terminal à conteneurs, et probablement dans l'avenir d'un nouveau terminal, se heurte à l'hostilité résolue des syndicats et se traduit par des jours de grève¹³.

- 52 Les projets les plus ambitieux se situent actuellement en Turquie, en Égypte et au Maroc. Les opérateurs internationaux, mis en confiance par le nouveau cadre légal, sont attirés par des localisations stratégiques : la Turquie, tirée par l'essor de son commerce extérieur et qui commande l'entrée de la mer Noire, l'Égypte qui contrôle Suez et le Maroc qui pointe sur le détroit de Gibraltar. En Turquie, DP World, quatrième opérateur de manutention à l'échelle mondiale en 2005 avec près de 40 millions d'EVP, s'implante à Yarimca, port situé dans le golfe d'Izmit, à une 50 de kilomètres à l'est d'Istanbul, en rachetant un site portuaire à la compagnie sidérurgique turque Erdemir. DP World a mis sur la table une somme de 375 millions de dollars pour l'achat du site et faire face aux investissements nécessaires pour le développement du nouveau terminal qui doit ouvrir en 2008 et offrir une capacité de 1 million d'EVP. C'est la première fois que la Turquie s'ouvre à un opérateur international.

Tableau 6. Principales implications des opérateurs internationaux de terminaux à conteneurs dans les ports de la Méditerranée, hors UE

Port	Opérateur	Nationalité	Part de capital	Trafic (millions EVP)
Turquie				
Yarimca	DP World	Émirats Arabes Unis	100	1*
Égypte				
Port Said	APM	Danemark	60	0,7
Port Said	Cosco	Chine	20	?
Maroc				
Tanger Med phase I	APM	Danemark	90	1,3*
Tanger Med phase II	Eurogate	Allemagne	40	1,5*
	CMA-CGM	France	20	
	Comanav	Maroc	20	
	MSC	Italie	20	

* capacité du terminal en construction

Source : Drewry, 2006.

L'exemple du complexe portuaire Tanger Med au Maroc

- 53 Le Maroc mène avec Tanger Med une opération de très grande ampleur. Tanger Med est un port entièrement nouveau, situé à 30 kilomètres environ à l'ouest de l'enclave espagnol de Ceuta. Tanger Med n'est séparé de la rive européenne que par les 17 kilomètres du détroit. Le port comprendra des terminaux pour les ferries et les rouliers (ouverture en 2009), pour les vrac et un poste pétrolier pour le transfert des produits de raffinage (en 2008). La création d'un terminal ferry permettra notamment de

désengorger le port de Tanger, totalement saturé pendant la période estivale, avec des files d'attente si longues que les risques d'incidents se multiplient. Cela favorisera aussi une plus grande affirmation du rôle touristique de Tanger.

- 54 Mais les investissements les plus importants concernent la conteneurisation avec la réalisation de deux terminaux pour une capacité totale de 3,5 millions d'EVP. Les deux terminaux ont été conçus pour accueillir les plus grands porte-conteneurs en service, des navires d'une capacité plus de 11 000 EVP¹⁴. Ils ont été donnés en concession à deux entités différentes afin de favoriser la concurrence entre les opérateurs. Le premier a été adjugé au deuxième plus grand manutentionnaire mondial, le danois APM Terminal qui est une filiale du groupe maritime Möller, aussi propriétaire du premier armement mondial de lignes régulières Maersk (Frémont, 2007). Le second revient à un consortium qui réunit les second et troisième armements mondiaux (l'italo-suisse MSC et le franco-libanais CMA-CGM), l'armement marocain Comanav, ainsi que le septième opérateur de manutention à l'échelle mondiale, l'allemand Eurogate. Ces terminaux ne sont pas entièrement dédiés aux opérateurs qui ont reçu la concession. Ils recevront aussi des navires des armements concurrents pour un tiers de la capacité du premier et 50 % de celle du second. Tanger Med I a manutentionné son premier navire en juillet 2007. Le deuxième terminal devrait être inauguré en 2008.
- 55 Des connexions routières et ferroviaires ont été aménagées avec le reste du réseau marocain, notamment pour se raccorder à l'axe principal Tanger-Casablanca. Le port doit pouvoir desservir l'hinterland marocain. Mais il constituera aussi une zone d'activité en soit avec la création de trois zones franches sur près de 1 000 hectares. En fait, le Maroc s'inspire avec ce port de l'exemple des zones économiques spéciales chinoises. Adossées directement au port, elles génèrent le trafic portuaire. Le 1^{er} septembre 2007, le président de Renault-Nissan et le roi du Maroc ont signé un protocole d'intention portant sur les modalités d'implantation d'un site de montage de 400 000 véhicules par an en deux étapes (200 000 véhicules en 2010 pour 350 millions d'euro d'investissements) sur l'une des zones franches du port. 90 % des véhicules seraient destinés à l'exportation. Ce projet conduirait à la création de près de 6 000 emplois directs et de 30 000 emplois indirects.
- 56 Le nouveau port Tanger Med joue ainsi sur plusieurs registres qui devraient garantir son succès. Situé sur le détroit de Gibraltar, il devrait s'affirmer comme un nouveau hub de transbordement à la croisée des routes maritimes conteneurisées Est-Ouest et Nord-Sud. Il entre certes en concurrence directe avec les autres hubs de Méditerranée occidentale, notamment Algeciras, engagé dans un projet de doublement de sa capacité (de 3 à 6 millions d'EVP). Mais le pari est possible tant les concurrents manquent de place pour développer de nouvelles installations et tant les grands armements, dans un contexte de très forte croissance des trafics, sont à la recherche de terminaux pour sécuriser leurs opérations de manutention afin de garantir la régularité de leurs lignes maritimes, ce qui est vital vis-à-vis de leurs clients chargeurs mais aussi pour la rentabilité de l'exploitation de leurs navires. À cette fonction purement maritime devrait s'ajouter une fonction industrielle qui alimentera les trafics portuaires. C'est elle qui engendrera les plus fortes créations d'emplois. Sa réussite dépendra en grande partie des investissements étrangers et de leur pérennité. Enfin le port peut profiter à l'économie marocaine en favorisant le désenclavement de l'ensemble du pays par son arrimage aux grandes routes maritimes.

Conclusion

- 57 Le transport maritime est un excellent révélateur des pulsations de l'économie mondiale. À l'échelle de la Méditerranée, il permet d'illustrer le déséquilibre qui sépare les deux rives. La hiérarchie portuaire renvoie directement à celle du commerce extérieur de chacun des pays du bassin. La qualité des installations portuaires dépend directement du niveau de richesse de chacun d'entre eux. Le trafic des produits énergétiques, essentiellement le pétrole, est massif, de type Nord-Sud. Le trafic des car-ferreries permet d'unir les deux rives, notamment pour répondre aux transhumances estivales mais dans des conditions souvent difficiles. Les ferreries marquent la frontière entre d'un côté le réseau maillé européen et de l'autre des réseaux nationaux très inégalement développés et mal reliés entre eux tant par terre que par mer. La grande route maritime conteneurisée Est-Ouest qui traverse la Méditerranée de Suez à Gibraltar dessert l'Europe en s'appuyant sur les grands ports à conteneurs, notamment de la Méditerranée occidentale. L'organisation en hubs de transbordement permet de relier les ports périphériques à cette grande artère. Mais les liens sont indirects et dépendants de quelques grandes compagnies maritimes souvent en position de force sur le plan tarifaire. Le transport maritime a accentué le déséquilibre entre les deux rives, en donnant la position à nouveau centrale à la Méditerranée dans les grandes routes maritimes mondiales pour la desserte de l'Europe.
- 58 Dans un mouvement inverse, le transport maritime offre pourtant des opportunités pour réduire ces déséquilibres mais au prix d'un fort volontarisme. L'Union européenne est engagée dans un partenariat avec ses voisins pour assurer la sécurité maritime en Méditerranée même si elle doit d'abord commencer par assurer la conformité de ses installations et de sa flotte avec les législations internationales qu'elle tente de promouvoir. Pour les marchandises, les ferreries pourraient devenir le début d'un réseau de transport transméditerranéen en continuité avec le réseau européen mais le chemin reste long. Plus concrète sans doute est la possibilité pour les pays des rives orientale et méridionale de participer plus directement aux échanges conteneurisés. Un cadre légal plus attractif se met peu à peu en place pour les investisseurs portuaires étrangers attirés aussi par la croissance des trafics et le manque de place dans les ports européens. Le projet Tanger Med est à cet égard exemplaire.
- 59 L'Europe maritime a redécouvert la Méditerranée pour s'insérer pleinement dans la mondialisation. Elle peut sans doute poursuivre ce mouvement avec l'ensemble de ses voisins du bassin, ce qui participerait à favoriser un développement plus équilibré de l'ensemble de la région.

BIBLIOGRAPHIE

Bergeron R., 1999, « Croissance des flux de conteneurs et avènement d'un mégaport : Gioia Tauro en Calabre », *L'Information géographique*, vol. 63, juin, p. 99-111.

Bernadie-Tahir N., 2000, « Du port des galères au « hub » : l'évolution des fonctions portuaires de Malte à la croisée des nouvelles routes méditerranéennes », *Annales de géographie*, n° 616, p. 597-612.

Bruyas F., 2000, « Port Saïd (Égypte), lieu d'articulation du local au mondial. Zone et ville franche : questions d'échelles », *Annales de géographie*, n° 612, p. 152-171.

Drewry 2005, *Annual Review of Global Container Terminal Operators - 2006*, Londres.

Euromed 2004, *Transport maritime et ports. Un secteur clé pour encourager les relations de commerce intrarégional, Projet EuroMed Transport, contrat principal. Étude de diagnostic, Partie I : « Enjeux régionaux »*, Module 5, « Union européenne ». Téléchargeable sur <http://euromedtransport.org/>

Fleming D. K., 2000, « A Geographical Perspective of the Transshipment Function », *International Journal of Maritime Economics*, vol. 2, n° 3, p. 163-176.

Fremont A., 2007, « Global Maritime Networks: The Case of Maersk », *Journal of Transport Geography*, vol. 15, n° 6, p. 431-442.

Gouvenal E., Debie J., Slack B., 2005, « Dynamics of Change in the Port System of the Western Mediterranean », *Maritime Policy and Management*, vol. 32, n° 2, p. 1-15.

Hatem F., 2006, *Les Investissements étrangers en transports dans la région MEDA. Réseau Euroméditerranée d'Agences de Promotion des Investissements*, Agence française pour les investissements internationaux, ANIMA, Notes et Études, n° 18, septembre.

Legambiente, 2007, *La Pollution par hydrocarbures dans la mer Méditerranée*, Legambiente, Département de la Protection Civile italienne. Téléchargeable sur <http://www.legambiente.com>

Notteboom T., 2007, « Concession Agreements as Port Governance Tools », in Brooks M. R., Cullinane K. (ed.), *Devolution, Port Governance and Port Performance. Research in Transportation Economics*, vol. 17, Elsevier, p. 437-455.

Pavlakis P., Tarchid D., Sieber A. J., 2001, « On the Monitoring of Illicit Vessel Discharges Using Spaceborne SAR Remote Sensing: a Reconnaissance Study in the Mediterranean Sea », *Annales de télécommunications*, vol. 56, n° 11-12, p. 700-718.

REMPEC, 2006, *Installations de réception portuaires. Synthèse des activités du REMPEC dans la région de la mer Méditerranée*, Malte.

REMPEC, 2003, *Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée*, Malte.

REMPEC, non daté, *La Protection de la Méditerranée contre les accidents maritimes et les rejets illicites des navires*, Malte. Téléchargeable sur www.rempec.org

Slack B., 2007, « The Terminalisation of Seaports », in Wang J., Notteboom Th., Slack B. (ed.), *Port, Cities and Global Supply Chains*, Ashgate, 2007.

Tarrius A., 2002, *La Mondialisation par le bas : les nouveaux nomades de l'économie souterraine*, Paris, Balland.

Woodbridge C., 2005, « Mixed Fortunes for Med Hubs », *Containerisation International*, novembre, p. 3-7.

World Bank, 2007, *Port Reform Toolkit*, Second Edition. Téléchargeable sur <http://web.worldbank.org>

World Wide Fund for Nature, 2003, *Rapport sur la pollution marine par hydrocarbures et les dégazages sauvages en Méditerranée*. Téléchargeable sur www.wwf.fr

NOTES

1. La France n'est évidemment pas uniquement un pays méditerranéen. Il faudrait donc sans doute pondérer son poids dans la zone.
 2. Hors commerce intra-régional.
 3. Le REMPEC en a totalisé 305 en 1995 mais en comptant les petits ports de pêche.
 4. Tpl : Tonnes de port en lourd. Nombre de tonnes qu'un navire peut transporter y compris les approvisionnements et les soutes qu'il faut enlever si on veut connaître la charge utile.
 5. Quant un pétrolier navigue à vide, il doit charger de l'eau de ballast afin de conserver une bonne navigabilité. Les eaux de ballast sont contaminées par le pétrole transporté auparavant dans les citernes.
 6. Après le déchargement du pétrolier, les citernes d'un pétrolier doivent être nettoyées, ce qui peut se traduire par d'importants rejets de pétrole.
 7. Le carburant utilisé par les navires, pétroliers ou non, contient des boues qui ne peuvent être brûlées par les machines. Elles doivent être séparées du carburant.
 8. Les eaux de cales s'expliquent par des fuites de carburant ou de lubrifiant dans les machines et qui s'accumulent dans les cales des navires.
 9. Équivalent vingt-pieds. En anglais TEU (« Twenty feet Equivalent Units ») : unité de mesure permettant de quantifier le nombre de conteneurs par rapport à un même référent. 1 EVP correspond à un conteneur d'une longueur de 20 pieds. 1 conteneur de 40 pieds compte pour 2 EVP.
 10. Feeder (navire nourricier, navire collecteur) : navire de petit tonnage permettant l'éclatement, sur différents ports, d'une cargaison apportée dans un port principal par un gros navire faisant peu d'escales, et inversement, la collecte de marchandises vers le port principal.
 11. À l'échelle de la Méditerranée, cette part progresse de 2 % en 1985 à près de 10 % aujourd'hui.
 12. *Ro-ro* ou *roll-on roll-off* : il s'agit des trafics rouliers pour les camions ou les voitures. Ils s'effectuent par car-ferries (voyageurs) ou par navires rouliers. Ces derniers sont identiques aux car-ferries mais n'ont pas de partie hôtelière. Ils sont exclusivement composés de ponts garages.
 13. *El Watan*, « La bataille du terminal à conteneurs d'Alger est lancée », 9 juillet 2007.
 14. Ces navires font plus de 400 m de long, 56 de large et leur tirant d'eau est de l'ordre de 15 m.
-

RÉSUMÉS

L'analyse du transport maritime en Méditerranée est un révélateur de la fracture qui sépare les deux rives. Il peut être aussi un moyen de limiter cette dernière. Les pays méditerranéens de l'Union Européenne (UE) jouent un rôle majeur en Méditerranée dans la structuration des grands courants de trafics et dans l'organisation de la hiérarchie portuaire. L'essentiel des flux pétroliers leur est destiné. La grande route maritime conteneurisée Est-Ouest qui traverse la Méditerranée de Suez à Gibraltar dessert l'Europe en s'appuyant sur les grands ports à conteneurs, notamment de la Méditerranée occidentale. Les efforts pour promouvoir la sécurité maritime sont essentiellement le fait de l'UE. Même s'ils sont difficiles à mettre en œuvre, ils peuvent avoir, dans le cadre d'une gestion régionale et de coopération, un impact positif pour l'ensemble de la région méditerranéenne. De même, si la conteneurisation consacre aujourd'hui la domination de la rive Nord droite, elle peut se révéler une opportunité de développement pour les pays de la rive Sud, ce qui nécessite de la part des ports une adaptation aux exigences de la mondialisation.

This paper aims to highlight the differences between the two banks of the Mediterranean region through analysing the maritime transportation. We put forward the hypothesis that maritime transportation could also be used to favour economic development of the South bank. The Mediterranean countries of the European Union play a key role in the organisation of goods flows and of the ports hierarchy around the Mediterranean. The crude oil traffic and the East-West container route which goes through the Mediterranean from Suez to Gibraltar is dominated by them. The efforts made to promote maritime safety are essentially carried on by the EU. Even if it is difficult to promote maritime safety, this policy could have a very positive impact for the all region if this policy is managed by cooperation at the regional level. Similarly, containerisation could also be an opportunity of development for the countries of the South bank. For that, ports have to be modernised in order to meet globalization requirements.

INDEX

Mots-clés : logistique, Union européenne, trafic maritime, flux pétroliers, pollution, environnement, sécurité maritime, développement économique

Index géographique : Europe, Méditerranée

AUTEUR

ANTOINE FRÉMONT

Directeur de recherche, INRETS (Institut national de la recherche sur les transports et leur sécurité)