

## DG Gianmario Moretti

### « Les transports maritimes dans la Méditerranée »

La Mer Méditerranée, depuis toujours, représente non pas une barrière mais un pont qui sert à rapprocher, positivement (mais parfois négativement) les pays qui en sont touchés, à travers les échanges commerciaux et culturels, mais parfois provoque aussi des rivalités et des luttes, qui ont comme seul fin la domination. Pour citer un illustre historien français, Braudel, « la Méditerranée est un carrefour des plus anciens. Depuis des milliers tout y conflue, en compliquant et enrichissant son histoire : bêtes de somme, voitures, marchandises, navires, idées, religions, style de vie ».

L'élément qui, dans les années plus récentes, a entraîné le développement du transport maritime en Méditerranée, en relançant son activité, après une longue période d'involution, est la croissance des échanges commerciaux entre l'Europe et l'Asie, qui se déroulent sur des routes traversant le bassin Méditerranéen de Suez à Gibraltar.

De plus, il ne faut pas oublier le transport maritime de passagers et, en particulier, l'exceptionnelle expansion de l'industrie des croisières vers toutes les destinations touristiques de la région méditerranéenne, ce qui constitue une extraordinaire possibilité de développement économique pour les Pays Méditerranéens.

Le conteneur, une parmi les plus importantes innovations des cinquante dernières années, a radicalement transformé l'industrie du transport, avec un profond impact sur le commerce, la société et l'économie globale.

Plus récemment, la croissance exponentielle du transport maritime par conteneur a provoqué, dans le monde du *shipping*, de profonds changements d'organisation (développement du *transshipment* et des routes « pendulaires »)

Le *transshipment* est une modalité de service selon laquelle les navires les plus grands transportent sur les principales routes océaniques, touchant seulement quelques grands ports se trouvant sur ces routes (*hub*) où est déchargée la partie de cargaison destinée à une zone (de façon à diminuer les dispersions ainsi que le temps de permanence au quai) ; depuis les ports *hub*, les conteneurs sont, ensuite, chargés sur de plus petits navires (*feeder*) pour le transport jusqu'à l'escale de destination finale.

Les routes « *pendulaires* » sont une conséquence directe de l'augmentation des dimensions des navires en circulation : puisque aujourd'hui, la plupart des porte-conteneurs sont tellement grandes qu'elles ne peuvent pas traverser le Canal de Panama (d'ici l'appellation de navires « *post-panamax* »), le trafic intercontinental entre l'Extrême Orient, l'Europe et l'Amérique du Nord s'est progressivement déplacé sur les routes entre le *Far East* et la côte orientale des Etats-Unis, à travers la Méditerranée.

En référence au transport par conteneur en Méditerranée, on peut donc distinguer deux genres de ports :

- les ports *hub*, se trouvant en proximité de la route optimale Far East-Suez-Gibraltar, généralement pourvus de faibles liaisons terrestres avec l'arrière-pays mais attirant de grands volumes de trafiques provenant des routes transocéaniques (comme Gioia Tauro, Cagliari, Malte, Algeciras, auxquels s'ajoutent, de façon de plus en plus prépondérante Port Saïd et Tanger)
- les escales de destination finale, ayant un trafic strictement lié à l'arrière-pays national et seulement une petite partie de *transshipment* (comme Valencia, Barcelone, Gênes, La Spezia).

Cette distinction se répercute également au niveau de la compétition : par exemple, un port *hub* comme Gioia Tauro est en concurrence, par ses activités de *transshipment*, avec les autres ports méditerranéens entre Suez et Gibraltar, tandis qu'un port de destination finale comme Gênes sera en concurrence en ce qui concerne le service vers le marché du Sud de l'Europe, avec les autres ports de la côte Nord de la Méditerranée, surtout ceux d'Espagne, et avec les ports de l'Europe du Nord.

Particulièrement importants et avec un grand taux d'expansion dans le bassin de la Méditerranée, sont les services de Short Sea shipping, c'est-à-dire les transports maritimes sur de courts trajets, à cause des distances rapprochées entre les ports et à cause également du manque de convenables parcours terrestres, soit pour l'absence d'infrastructures appropriées (côte Sud), soit pour la congestion des infrastructures existantes (côte Nord).

L'Union Européenne, retient que le développement du « short sea shipping » soit une exigence fondamentale en tant que transport maritime intermodal, en alternative aux parcours totalement routiers et voudrait développer un réseau de transport euro-méditerranéen fondé sur le transport maritime de courte distance, selon une stratégie qui puisse prévoir l'extension des axes de transport transeuropéens aux régions et aux pays voisins.

Dans un contexte fortement marqué par la croissance généralisée des flux, le segment des croisières se présente comme le secteur ayant eu la plus grande expansion dans le monde, avec des augmentations supérieures à 10% par an au niveau mondial : en 2006 (dernières données disponibles) il ya eu plus de 15 millions de personnes qui ont choisi de faire une croisière, par rapport au 6,2 millions de l'année 1996. De plus, on prévoit une toujours plus grande pénétration de ce genre de vacance au sein de la population et cela fait croire les prévisions, pour la prochaine décennie, jusqu'à un chiffre proche de 20 millions.

Les experts sont d'accord sur le fait que l'augmentation de la demande touristique globale concernera, plus particulièrement, les régions faisant partie des nouvelles destinations par rapport aux destinations plus traditionnelles, avec d'implorantes retombées surtout pour le secteur des croisières qui est constamment à la recherche de nouvelles destinations : pour les territoires qui se sont équipés à temps, il y aura donc des possibilités réellement extraordinaires.

La naissance des croisières est strictement liée à la mer Méditerranée.

En 1884, les fondateurs de « Peninsula & Oriental Steam Navigation Company » (P&O), qui jusque là déroulait un service postal entre l'Angleterre, la Méditerranée

et l'Inde, imaginèrent, en premier, le concept de croisière, en commençant par proposer des voyages de loisir sur leurs navires : les routes parcouraient la mer Méditerranée et prévoyaient des escales, ainsi que des excursions, à Malte, Smyrne, Constantinople, Jaffa et en Egypte.

Successivement, en 1867 le navire « Quaker City » proposa des voyages de l'Amérique vers l'Europe et la Terre Sainte, en transportant 64 passagers. Ensuite, en 1893, deux transatlantiques, le « Chimborazo » et le « Garrone » proposèrent des croisières dans les pays de la région méditerranéenne.

Toutefois, selon les historiens, le premier navire construit expressément pour les croisières fut le « Victoria Louise » appartenant à la société Hambourg-America Line, qui en 1911 commença à parcourir les routes autour du monde, en incluant aussi la Méditerranée.

Aujourd'hui, parmi les principales escales de croisière européennes, neuf sont situées en Méditerranée, région qui représente le deuxième marché mondial, après les Caraïbes : en effet, chaque année il y a environ trois millions de personnes qui choisissent le « Mare Nostrum » pour leurs croisières, un chiffre qui représente environ 20% du total et l'ont prévoit que, avant l'année 2010 ce chiffre puisse dépasser les quatre millions et demi.

Le premier point de force de la région Méditerranéenne est, naturellement, la richesse du patrimoine historique, artistique et du milieu qui, grâce à la navigation nocturne, consent de proposer aux passagers une offre touristique extrêmement différenciée, avec chaque jour différentes destinations.

De plus, grâce aux conditions climatiques particulièrement favorables, la Méditerranée n'est plus considérée, comme autrefois, un produit lié à la « saison », mais il s'agit, au contraire, d'une croisière qui est proposée pendant toute l'année, au point que le nombre de passagers pendant l'hiver a doublé au cours des quatre dernières années.

Du point de vue logistique et structurel ce ne seront pas tous les ports méditerranéens qui seront à même d'administrer et de supporter, de façon efficace, un mouvement de passagers d'une telle ampleur, en risquant de créer des situations de congestion : tant 2007 qu'en 2008, plusieurs navires n'ont pas trouvé de disponibilité au quai dans les ports déjà programmés, laissant dans la rade plusieurs navires avec des milliers de passagers à bord.

En général il y a une pression croissante sur les ports, de la part des compagnies de navigation, afin de satisfaire la nécessité de structures plus grandes et modernes, étant à même d'accueillir des navires de dimensions toujours plus grandes et, par conséquent, des flux de passagers de plus en plus amples.

Bien que la richesse du patrimoine artistique, historique et du paysage d'une certaine destination soient des éléments importants, du point de vue des opérateurs les facteurs critiques sont, au contraire, l'efficacité des structures portuaires, la disponibilité en quai, la proximité des aéroports et la présence d'hôtels.

Au cours des dernières années, dans plusieurs ports de la Méditerranée Occidentale, d'importants investissements ont été effectués afin d'améliorer les structures d'accueil des ports, comme dans les cas de Savone ou Barcelone.

En Méditerranée Orientale, au contraire, la situation est assez en retard (surtout en ce qui concerne les ports de départ) et il est nécessaire d'effectuer un grand nombre d'investissements, non seulement pour développer les stations maritimes et les structures d'accueil, mais surtout pour adapter les structures aux standards qui sont nécessaires pour les navires plus grands : à partir du dragage des fonds jusqu'à l'amélioration des digues et des quais, voilà des opérations qui représentent les éléments les plus onéreux pour le développement d'un port.

Pour conclure, la zone de la Méditerranée a de remarquables possibilités de développement dans le secteur des croisières, ce qui représente une grande opportunité de croissance économique pour les territoires concernés.

Toutefois, il y a quelques problèmes qui doivent être résolus :

1. les infrastructures portuaires doivent faire face aux exigences des navires de plus grandes dimensions et être à même de gérer d'importants flux de passagers ;
2. les nouveaux ports doivent être équipés, de façon à augmenter le nombre de destinations et éviter les situations de congestion que l'on trouve aujourd'hui, afin d'enrichir et diversifier l'offre en excursions ;
3. enfin, la situation géopolitique dans la région moyenne orientale pose de fortes limitations au développement des croisières en Méditerranée.

Naturellement, l'espoir de trouver une solution à ce dernier, gravissime problème, est fondé sur des raisons qui vont bien au-delà de la croissance du tourisme, bien que celui pourra être, dans un futur que nous souhaitons être très proche, élément de coopération et de synergie entre pays qui, bien que proches du point de vue géographique, sont fort éloignés à cause de barrières culturelles, religieuses et économiques.

Merci de votre attention