

INTRODUCTION

DYNAMIQUE PORTUAIRE ET DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL

Pierre CARIOU*, **Gabriel FIGUEIREDO DE OLIVEIRA****

Depuis les années 2000, de nombreuses études soulignent l'impact des coûts et de la qualité des services maritimes et infrastructures portuaires sur les échanges internationaux et sur le développement économique. L'objectif de ce numéro spécial est de proposer un ensemble de contributions sur cette thématique et permettant de mieux appréhender comment les évolutions portuaires et maritimes influencent le développement régional et national. Ces articles ont été sélectionnés à la suite de deux conférences internationales qui se sont successivement déroulées à Toulon (avril 2013) et Marseille (juillet 2013). La première a été organisée par le LEAD (Laboratoire d'Economie Appliquée au Développement) lors des 7èmes Journées scientifiques de l'Université de Toulon sur le thème « littoral urbain et espaces maritimes méditerranéens ». La seconde est la Conférence internationale des économistes maritimes (IAME 2013) qui a regroupé plus de 200 économistes maritimes à Marseille et organisée par Kedge Business School, l'Université de Gênes, l'Université de Naples-Parthenope et l'IFSTTAR.

Le premier article d'**Olaf MERK** (OCDE) s'intéresse à la mesure de l'impact économique des activités portuaires sur les villes portuaires et leur région. L'auteur se base sur les différents modèles de développement portuaire proposés dans la littérature et s'interroge sur leur pertinence pour comprendre l'évolution de deux ports méditerranéens importants, Marseille (France) et Mersin (Turquie). Ces deux ports partagent des caractéristiques similaires comme la taille de leur trafic avec 1,1 millions d'EVP pour Mersin et 0,94 pour Marseille en 2011. En se fondant notamment sur trois indicateurs – l'emploi, la valeur ajoutée et l'impact régional généré – l'auteur conclut que si ces deux ports ont des points communs (connectivité modeste, compétitivité et efficacité relativement moyennes et impact régional sensible), Mersin fait aujourd'hui face à des contraintes de capacité alors que Marseille est davantage contraint par une demande déclinante sur ses trafics traditionnels.

Le second article de **David GUERRERO** (Université Paris-Est, IFSTTAR), **Fernando GONZALEZ LAXE**, **Freire SEOANE**, et **Carlos PAIS MONTES** (Université de La Corogne) s'interroge sur l'impact de l'accessibilité des ports à leur arrière-pays et notamment, sur la concentration des trafics portuaires.

* Kedge Business School ; pierre.cariou@kedgebs.com

** Léad, LIA-CNRS, Université de Toulon ; figueire@univ-tln.fr

L'article qui porte sur les trafics de marchandises diverses et conteneurisés analyse près de 200 000 mouvements de navires (2009 et 2010) et souligne que si l'accessibilité à un large bassin de population reste prédominant pour comprendre la dynamique des trafics portuaires de marchandises diverses, elle l'est beaucoup moins pour les trafics conteneurisés. L'émergence de systèmes "Hubs and Spokes" explique en partie cette relative déconnection entre dynamique régionale et trafics portuaires conteneurisés. L'article met également en lumière que des disparités subsistent au sein de ces trafics. Par exemple, le marché conteneurisé sud-américain est plus connecté à l'arrière-pays, alors que c'est davantage le cas pour les marchandises diverses en Asie et Amérique du Nord.

L'article de **Simone CASCHILI** et **Francesca MEDDA** (University College London) s'interroge sur les indicateurs d'attractivité portuaire, dans le contexte africain. Leur analyse conduit à souligner que si un grand nombre de facteurs sur l'attractivité sont objectivement repérables (infrastructure, efficacité des opérations), des facteurs plus subjectifs tels que la fiabilité ou le niveau de corruption participent également de la perception par les clients de l'attractivité d'un port. Le nouvel indicateur que les auteurs proposent (*Port Attractiveness Index*) permet de synthétiser l'ensemble de ces éléments et est appliqué à 23 pays africains et 41 ports à conteneurs de 2006 à 2011. Il permet de classer les ports à partir de facteurs « endogènes » (surface en m², nombre de quais, longueur des quais...), de facteurs « exogènes » de nature socio-économique (PIB, investissement, inflation...) et de facteurs dits « subjectifs » (indice de qualité des infrastructures portuaires de la Banque mondiale, indice de corruption...). Les résultats soulignent que les variables exogènes sont les plus influentes et que, contrairement aux attentes, ces variables combinées aux variables subjectives ont une importance plus forte que les variables endogènes essentiellement liées aux infrastructures des ports.

L'article de **Pierre CARIOU** (Kedge Business School) et **Gabriel FIGUEIREDO DE OLIVEIRA** (Université de Toulon) analyse les facteurs déterminant l'efficacité des ports à conteneurs et propose un modèle permettant de comprendre les déterminants de cette efficacité. Le modèle de troncature présenté appliqué à 226 ports mondiaux, puis 38 ports méditerranéens, en 2010 montre que plus de la moitié des ports efficaces sont situés en Extrême-Orient. Il ressort également de l'analyse que les ports ouest-méditerranéens sont relativement plus efficaces que la moyenne, contrairement à ceux situés sur la côte Est et sur la Mer Noire, alors que les ports sud-méditerranéens se trouvent dans une situation intermédiaire. Concernant les facteurs explicatifs de l'inefficacité portuaire, les résultats suggèrent que la compétitivité s'explique autant par des éléments de nature géographique (déviation vis-à-vis de la route principale), que par les caractéristiques des réseaux maritimes (âge des navires, nombre d'escales).

Marco FUGAZZA, **Jan HOFFMANN** et **Rado RAZAFINOMBANA** de la CNUCED présentent une nouvelle méthode et base de données permettant de mesurer un indice de connectivité maritime bilatérale entre 178 pays de 2006 à 2012. Se fondant sur le calcul de la distance la plus courte entre chaque pays,

elle intègre la possibilité d'avoir recours à des ports de transbordement. Cet élément qui à ce jour n'était pas pris en compte dans l'indice de connectivité (LSCI) développé initialement par la CNUCED est important, sachant que seulement 13% des connexions le sont par des services reliant directement deux pays. Cette base permet d'améliorer la connaissance des flux conteneurisés et la mesure des coûts du transport. Ainsi, l'absence de connexion directe entre deux pays serait associée à une baisse de 42 à 55% de la valeur des exportations d'un pays et chaque transbordement additionnel conduirait à une baisse additionnelle de 20 à 25% des exportations.

Nicolas PERIDY et Gabriel FIGUEIREDO (Université de Toulon) proposent une analyse de l'impact des coûts à l'échange sur le commerce des pays MENA. S'appuyant sur les nouveaux modèles de gravité appliqués à des données couvrant la période 2000-2009, l'article intègre des variables relatives au nombre de transbordements, à la taille et à l'âge des navires, au type de concurrence et à la performance logistique des pays et en conclut que les pays MENA présentent généralement des coûts à l'échange plus élevés que les autres pays. Ces pays sont donc particulièrement pénalisés par des coûts à l'échange supérieurs en termes de compétitivité, ce qui conduit les auteurs à souligner que toute mesure visant la modernisation des ports, l'amélioration de la qualité des services de l'Etat, une plus grande concurrence, le rajeunissement de la flotte... permettraient d'améliorer significativement la compétitivité de ces ports.

La première note de **Yann ALIX** (Fondation SEFACIL) et **Brigitte DAUDET** (Ecole de Management de Normandie) porte sur les services ferroviaires eurasiatiques et les stratégies économiques et géopolitiques de la Chine. L'émergence des réseaux ferroviaires eurasiatiques conduit au rééquilibrage du développement régional chinois vers les provinces de l'intérieur et s'inscrit dans les ambitions géopolitiques chinoises en Asie Centrale. Ainsi, pour le pouvoir central chinois, une habile géostratégie s'est engagée pour conserver le contrôle de ces artères ferroviaires en devenir. Cette stratégie s'avère cependant complexe du fait de l'emboîtement de logiques géographiques, stratégiques et politiques à la fois locales (gestion de la pression foncière de la frange côtière), régionales (planification politique des délocalisations industrielles et manufacturières vers les provinces intérieures), nationales (« cohérence territoriale d'ensemble ») et internationales (avec les pays limitrophes, les pays voisins de l'Asie centrale et in fine les nouveaux partenaires stratégiques comme la Turquie).

Dans la seconde note, **Laurent GUIHERY** et **Florent LAROCHE** (LET, Université Lumière Lyon 2) s'intéressent au nouveau rôle du fer dans l'analyse de l'hinterland portuaire. Le transport ferroviaire de fret présente en effet de nombreux avantages qui répondent de manière pertinente aux exigences des arrière-ports : massification, régularité, fréquence et concurrence. Les auteurs se fondent sur l'étude de la Betuweroute (Pays-Bas) pour illustrer leur propos, cette dernière représentant une extension du Port de Rotterdam. L'article montre que les évolutions actuelles fondées sur l'élargissement à l'Est de l'Europe et la poursuite de la course au gigantisme maritime devraient mener à une réorgani-

sation progressive de l'espace logistique et portuaire du nord de l'Europe dans laquelle le transport ferroviaire devient un élément de différenciation.

La dernière note de **Romuald LACOSTE** (CEREMA) porte sur l'influence que pourrait avoir la politique européenne de transition énergétique sur le rôle des ports de commerce. D'après l'auteur, deux impacts majeurs pourraient émerger. D'une part, ces évolutions doivent pousser les ports à valoriser les atouts qui sont les leurs et qui sont fondés sur leur position d'interface entre les territoires et les marchés internationaux. D'autre part, les autorités portuaires doivent faciliter les échanges en matière d'énergie au sein de la zone industrialoportuaire et entre cette dernière et la ville-port. Ainsi, et selon les filières énergétiques considérées, les ports doivent conforter leur savoir-faire traditionnel centré sur les services au navire et à la marchandise, et développer leur compétence d'aménageur au sein de la ville-port.