

Barcelone, de l'ancrage local à l'ouverture internationale

Elisabetta Ciuccarelli

Le contexte commercial est révolu en faveur du Sud de l'Europe, faisant de la Méditerranée un carrefour reliant l'Asie à l'Europe et à l'Amérique.

Le biais maritime constitue une alternative durable permettant de rééquilibrer le système logistique européen, tout en réduisant leur impact sur l'environnement

La conjonction entre les mutations commerciales mondiales et les choix logistiques européens ont conduit le Port de Barcelone à exploiter sa position privilégiée

Régulièrement soumis à des bouleversements politiques depuis quelques années, le bassin méditerranéen est aujourd'hui témoin d'un autre bouleversement, pas aussi visible mais tout autant important : sa centralité renouvelée sur l'échiquier économique mondial. En effet, dans un monde de plus en plus globalisé et donc connecté, les vagues d'échanges commerciaux gagnent de plus en plus la *Mare Nostrum*. Ainsi, alors que le commerce méditerranéen s'opérait traditionnellement entre les zones portuaires au Nord de la Méditerranée et le continent américain, le contexte commercial est aujourd'hui révolu en faveur du Sud de l'Europe, faisant de la mer Méditerranée un carrefour reliant l'Asie à l'Europe et à l'Amérique.

Du carrefour de civilisations au carrefour d'échanges : le nouveau défi méditerranéen

Autrefois désignée comme le « carrefour des civilisations », la mer Méditerranée retrouve sa centralité sur l'échiquier mondial. Et pour cause, deux faits majeurs de ces dernières décennies

révolutionnent le commerce mondial : d'une part, l'augmentation vertigineuse du commerce mondial favorisée par le progrès technologique; d'autre part, le rôle croissant joué par l'Asie et, en particulier par la Chine, dans les flux commerciaux mondiaux.

Par conséquent, la logistique, notamment maritime, est amenée à jouer un rôle incontournable dans cette nouvelle donne commerciale.

Jouissant du canal de Suez, le bassin méditerranéen offre un accès direct aux marchandises en provenance d'Asie du sudest, région fortement exportatrice. Aussi, pour la seule année 2009, les flux Europe-Asie ont triplé par rapport aux flux Europe-Amérique.

Or, il semble que le Vieux continent réalise lentement l'ampleur des changements : malgré les facilités que présentent les ports méditerranéens en termes de coûts et de durée de transport, près de 75 % des marchandises provenant d'Asie sont encore desservies au niveau des ports d'Europe du Nord, lesquels jouissent d'une position historique favorable grâce à la route transatlantique. Cette disproportion entre les opportunités existantes et les évolutions qui leur sont subséquentes a ainsi conduit l'Union européenne à considérer sérieusement la véritable alternative que constituent les voies maritimes dans

les échanges opérés entre l'Europe et le monde.

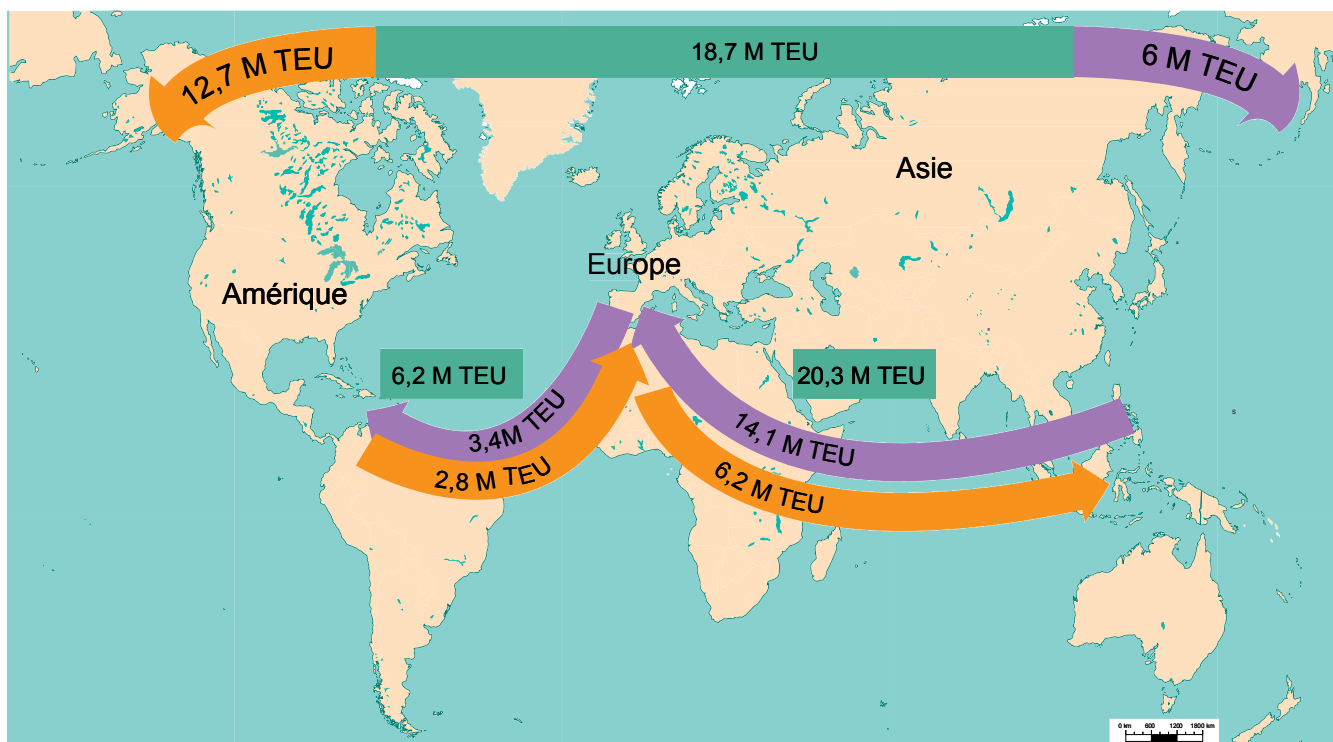
À la recherche d'un commerce durable : les ports méditerranéens comme alternative

Face à l'essor sans précédent du commerce international, l'Europe est amenée à lutter contre deux phénomènes majeurs : d'une part, la multiplication d'étranglements sur les routes européennes; d'autre part, conséquence du premier phénomène, la forte croissance des émissions de gaz à effet de serre. À cet égard, le biais maritime constitue une alternative durable permettant de rééquilibrer le système logistique européen, tant le développement des autoroutes maritimes (*short sea shipping*) permet de dévier un important nombre de véhicules tout en réduisant leur impact sur l'environnement.

La reconnaissance du biais maritime comme alternative durable au biais terrestre a ainsi fait l'objet d'une attention particulière au niveau européen. Dans son Livre blanc des Transports (*Roadmap to a single European Transport Area – Towards competitive and resource efficient transport system*) publié le 28 mars 2011, la Commission eu-

L'importance de la Méditerranée dans le commerce international

Trafic maritime de conteneurs en 2011



Source : UNCTAD, Review of maritime transport 2012.

ropéenne a mis en lumière deux objectifs majeurs : d'une part, la réduction des émissions de CO₂ (60 %) assorti de l'application du principe pollueur-payeur ; d'autre part, la décongestion du trafic routier à travers la multiplication de portes d'entrée sur le marché européen. Le développement des voies maritimes ainsi que leur connexion au réseau européen y occupent une place stratégique : cette nouvelle donne place donc les ports au centre de la nouvelle stratégie, tant ils sont appelés à s'imposer comme de véritables *hub* de distribution de marchandises.

Dans cette optique, la Commission européenne a adopté le 19 octobre 2011 la proposition de transformation du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) en un réseau de transport unifié d'ici à 2030. Cette proposition a été assortie, le 19 novembre dernier, d'un vote au Parlement européen en vertu duquel les eurodéputés ont adopté un accord conclu avec les États membres portant sur le nouveau mécanisme pour l'interconnexion en

Europe (MIE) visant à dynamiser les réseaux transeuropéens (transports, énergie et télécommunications). Le MIE sera doté d'un budget de 29,3 milliards d'euros sur la période 2014-2020. Fait marquant : 80 % de cette dotation, soit près de 23,2 milliards seront alloués au secteur des transports (connexions transfrontalières, consolidation des réseaux, décongestion), l'objectif étant d'achever le réseau RTE-T, véritable réseau « route-rail-air-eau ».

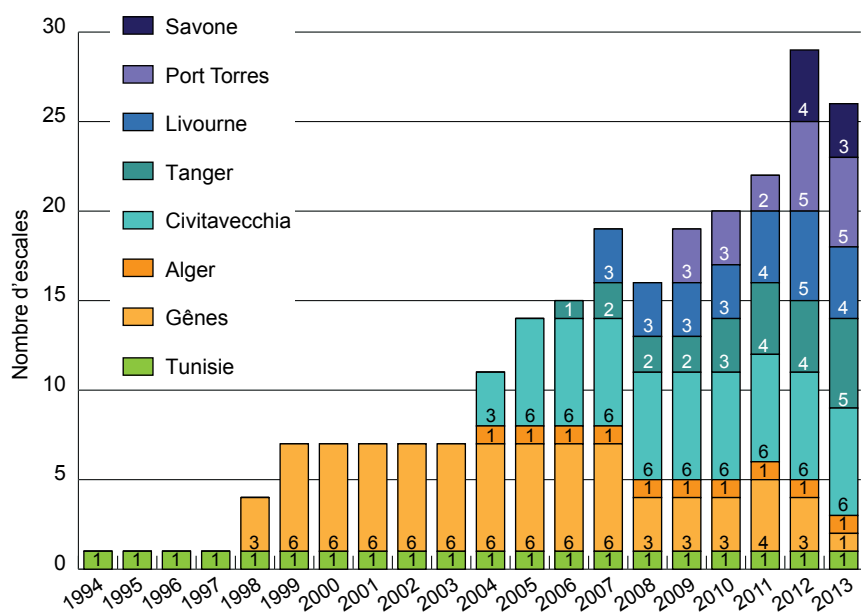
Surtout, ce vote semble marquer un repositionnement européen important quant à la prise en considération de la Méditerranée : le corridor méditerranéen, exclu depuis plus de 10 ans des priorités de l'UE, est enfin inclus dans les principaux axes. Cette priorité vise en particulier à connecter la côte méditerranéenne espagnole à des villes françaises (Perpignan, Lyon), italiennes (Milan, Turin, Venise), mais également les capitales slovène et hongroise. À cet égard, le Port de Barcelone fait partie des 94 infrastructures portuaires

retenues par l'Union européenne en vue de la consolidation du RTE-T (notamment aux côtés d'Algésiras, Bilbao, Carthagène, Séville, Tarragone et Valence).

Le Port de Barcelone : une position privilégiée dans un environnement en mutation

Le Port de Barcelone illustre l'étendue des possibilités qui existent dans le nouveau contexte à la fois posé par l'évolution du commerce mondial et par les choix logistiques privilégiés à l'échelle européenne. En effet, à titre de comparaison, si une marchandise en provenance d'Asie transportée par voie maritime est déchargée sur le Port de Barcelone au lieu de l'être sur un port nord-européen, celle-ci voit sa durée de transport raccourcie de quatre jours, tandis que les émissions de CO₂ et de

Escales hebdomadaires de 'short shipping' avec les principaux ports méditerranéens occidentaux



Source : Port de Barcelona

NOx peuvent être réduites de 12 à 15 % selon le port du Sud choisi. D'autre part, la proximité du port catalan avec la rive sud méditerranéenne permet un développement des échanges commerciaux sans précédent entre les deux rives : aussi, en 2012, dans un contexte économique difficile, les échanges de conteneurs entre le Port de Barcelona et l'Afrique du Nord ont augmenté de 11 %.

Si l'on se recentre sur les pays du Maghreb, les échanges ont crû de façon spectaculaire, confirmant l'orientation croissante du Port de Barcelona vers la rive sud méditerranéenne. Ainsi, le Maroc et Barcelone partagent aujourd'hui un volume de marchandises conteneurisée de 99 071 EVP (Equivalent Volume Pied, TEU en anglais, 1 EVP représentant un conteneur de 20 pieds), soit une hausse de 37 % par rapport à 2012. De même, avec l'Algérie, le volume de tonnes de fret enregistré a augmenté de 24,5 % cette année, s'élevant ainsi à 2,9 millions de tonnes. Enfin, la croissance des conteneurs enregistrés entre le port et la Tunisie s'élève à 18 % cette année (soit 24 797 EVP).

Cette conjonction entre les mutations commerciales mondiales et les

choix logistiques européens ont donc conduit le Port de Barcelona à exploiter sa position géographique privilégiée afin d'en concrétiser les potentialités bénéfiques. La stratégie adoptée par le port consiste effectivement à s'imposer comme la première porte d'entrée des marchandises asiatiques au niveau sudeuropéen. Cette ambition se traduit par un important projet – soutenu par la Commission – de mise en connexion du Port de Barcelona avec le réseau ferroviaire français, dans une double optique : il s'agit d'une part d'approfondir la liaison France-Espagne (dynamisant ainsi les exportations espagnoles et françaises) ; d'autre part, l'enjeu consiste à faire de la Catalogne une plateforme logistique centrale au service des opérateurs européens et asiatiques.

Ce faisant, la stratégie poursuivie par le Port de Barcelona depuis 20 ans joue sur ces deux tableaux – interconnexion avec le marché européen, plateforme pour les importations en provenance de l'Extrême Orient – afin de s'imposer comme le principal *hub* logistique de l'espace euroméditerranéen. Pour mener à bien ces objectifs, le Plan Stratégique du Port de Barcelona repose sur trois axes : l'élargissement du Port

et de la Zone d'Activités Logistiques, la multiplication des connexions maritimes et ferroviaires ainsi qu'une offre qualitative et compétitive auprès de ses clients.

Cette stratégie s'inscrit ainsi dans le nouveau contexte mondial et euro-méditerranéen, lequel exige non seulement un fort ancrage local, mais aussi, fait récent, le développement d'une zone d'influence (*hinterland*) dans laquelle le Port de Barcelona est appelé à jouer un rôle central afin de capter de nouveaux flux et de pérenniser son offre de services logistiques. En se conformant au concept de « port en réseau », le Port de Barcelona renforce son ancrage à travers la mise à disposition de ses services logistiques au sein de plateformes espagnoles (Coslada, Azuqueca de Henares, terminal maritime de Zaragoza et prochainement Yunquera de Henares) et françaises (terminal maritime de Toulouse, terminal ferroviaire de Perpignan).

Parallèlement, le Port mise sur le réseau ferroviaire pour développer son influence régionale : aussi, entre 2006 et 2012 – investissements aidant – la part du quota ferroviaire est passée de 2 à 13 % et devrait atteindre 20 % dans les prochaines années. Cette part augmente d'autant plus rapidement que le Port de Barcelona dispose du plus important réseau de transport maritime à courte distance (*short sea shipping*) en Espagne. Ce faisant, ces véritables autoroutes maritimes connectent-elles Barcelone à l'Italie (Gênes, Civitavecchia, Livourne et Porto Torres) et à l'Afrique du Nord (Tanger, Tunis, Alger). Aussi, chaque année, près de 110 000 camions empruntent les autoroutes maritimes et non plus terrestres.

Le Port témoigne ainsi du changement de paradigme qu'impliquent les mutations économiques mondiales : son évolution, locale, nationale, européenne révèle ainsi la nécessité d'être toujours plus et toujours mieux connecté pour bénéficier d'une insertion internationale réussie. Une insertion qui profite ensuite à tous, de la Méditerranée à l'Europe, et de l'Asie à l'Amérique. ■