

LA DURABILITE DES TRANSPORTS : UNE CHANCE POUR LES ILES ?

Introduction

Les îles sont confrontées à un certain nombre de problèmes qui obèrent leur développement. Parmi ceux-ci, l'organisation des transports extérieurs joue un rôle déterminant. L'insularité finit par devenir « un phénomène permanent de discontinuité physique » qui entrave ou peu contrarier le développement économique et social (CRPM, 2003).

L'accessibilité des îles peut être appréhendée comme un facteur important de développement. Elle influe sur l'ampleur et la nature des relations d'échanges que les territoires insulaires entretiennent avec les grands centres continentaux de production, de consommation et de distribution. Comme les îles ne bénéficient généralement pas d'un marché local très étendu, ces relations d'échanges avec l'extérieur déterminent souvent l'intensité de leur activité économique. Par ailleurs, on peut considérer que le désavantage de la discontinuité, dans un monde de plus en plus dominé par la rapidité des échanges, oblige les îles à fournir un effort financier particulièrement important de rattrapage en matière d'infrastructures.

L'objet de la présente contribution est d'envisager dans quelle mesure l'accessibilité des îles de la Méditerranée occidentale (Baléares, Corse, Sardaigne, Sicile) pourrait être améliorée en bénéficiant de la progression attendue du Transport Maritime à Courte Distance (TMCD). Cette dernière est liée à la volonté des autorités publiques de favoriser la mise en place d'un système de transport européen à la fois plus efficace et plus écologique. Cela implique un transfert progressif d'une partie des flux européens de marchandises des voies routières vers les voies maritimes. Le transport maritime méditerranéen devrait pouvoir profiter de cette logique d'action tant du point de vue des tonnages transportés que de la diversité des lignes exploitées. Evidemment, pour les îles méditerranéennes, les retombées économiques de ce type d'évolution ne semblent pas a priori importantes; seuls les ports

méditerranéens majeurs et les liaisons maritimes à fort tonnage paraissent en mesure de profiter de la modification des choix modaux. Pourtant, sous certaines conditions que nous allons tenter de préciser, la progression du TMCD peut concerner certaines liaisons insulaires et contribuer à l'amélioration de l'accessibilité des îles.

1. Le déficit d'accessibilité des îles Méditerranéennes

Les notions d'accessibilité et de distance sont étroitement liées. Généralement, plus un lieu est éloigné, plus il est difficile d'accès. Sur cette base, on pourrait considérer que les îles de la Méditerranée occidentale souffrent d'un déficit d'accessibilité par rapport au centre de l'Europe mais bénéficient au contraire d'une bonne accessibilité par rapport aux régions européennes méridionales. Une telle appréciation est pourtant erronée. La relation "distance-accessibilité", apparemment simple et presque intuitive, est plus complexe qu'il n'y paraît. D'abord parce que l'éloignement géographique ne se traduit en termes d'accessibilité qu'une fois couplée à des conditions de transport. Celles-ci, selon leur degré de perfectionnement, confirment ou au contraire atténuent la difficulté d'accès de l'espace éloigné. Ensuite, parce que le critère de distance tend à perdre son contenu purement géographique pour adopter un contenu plus économique. De plus en plus, les acteurs économiques apprécient la distance à partir de ses incidences en termes de désutilité ou d'effort. Dans leurs calculs ou dans leur stratégie d'action, la "distance-longueur" tend à être supplantée par des mesures de type "distance-coût" ou "distance-temps" (Bonnaïfous, 1993 ; Savy et Veltz, 1993). A partir de ces critères d'appréciation, les îles de la Méditerranée occidentale semblent souffrir d'un déficit d'accessibilité à la fois par rapport aux régions centrales de l'Europe mais aussi par rapport aux régions méridionales proches.

Par rapport au centre de l'Europe, le handicap d'accessibilité suggéré par l'éloignement physique est confirmé par les évaluations effectuées en termes de temps ou de coût de transport. Pour ces deux critères, Eurisles (1997, 1999) fournit des éléments d'appréciation instructifs. L'analyse des conditions de déplacement d'un semi-remorque entre Maastricht (centre de

l'Europe) et les capitales des régions périphériques révèle des disparités très fortes, évidemment défavorables à ces dernières. Ainsi, l'allongement de la durée de transport supportée par les régions insulaires méditerranéennes est de l'ordre de 60 % à 80 % par rapport à un déplacement qui serait uniquement terrestre. Par ailleurs, le prix des transports acquitté par les principales îles de la Méditerranée occidentale est de 3 à 5 fois plus élevé que celui supporté par les capitales les plus centrales de l'Union, et entre 50 % et 100 % plus élevé que celui supporté par les capitales périphériques continentales.

Le handicap d'accessibilité des îles méditerranéennes, apprécié selon des considérations économiques, est également aigu lorsque l'on se réfère aux conditions de transport inter-îles. Pour se rendre d'une île à une autre, les temps et les coûts de transport sont généralement relativement élevés. Ces constats s'expliquent principalement par le fait qu'aucune liaison aérienne directe n'est assurée entre les îles et seuls deux liens maritimes strictement insulaires existent à ce jour. Le premier concerne la Corse et la Sardaigne et le second la Sardaigne et la Sicile. En outre, les liaisons entre les îles et les continents non nationaux proches sont inexistantes dans le cas de l'aérien et particulièrement rares dans le cas du maritime.

Evidemment, ce faible développement des liaisons insulaires s'explique principalement par le fait que la demande de transport (effective et potentielle) est relativement modérée et qu'elle induit une offre de transport limitée ou inexistante. Mais, en matière de transport, comme dans la plupart des domaines d'activité, on doit avoir conscience de l'existence d'une interaction permanente entre les facteurs d'offre et de demande. La faiblesse des trafics insulaires doit donc aussi être considérée comme la résultante d'une offre de transport étreinte, même s'il est difficile d'établir dans quelle mesure une amélioration des communications extérieures des îles permettrait à celles-ci d'accroître leurs échanges. Par suite, dans la perspective d'une recherche de solution au déficit d'accessibilité des îles de la Méditerranée occidentale, l'idée d'insérer les liaisons insulaires dans un réseau de transport maritime élargi mérite d'être examinée.

2. L'intérêt majeur des réseaux de transport

Un réseau peut être défini comme un système technique comprenant des infrastructures, des équipements ou des matériels organisés de façon cohérente et écoulant des flux physiques de matière, de marchandises ou de personnes, offrant un service à des utilisateurs, usagers, clients ou consommateurs et, de ce fait, mettant en relation physique et sociale ces utilisateurs à travers un service, organisé lui-même en réseau au sein d'un territoire (GEM, 1993, p. 19). Dans le domaine des transports, les réseaux désignent selon les cas, soit des infrastructures mises à disposition des usagers (voirie urbaine, routes, autoroutes, réseaux fluviaux) soit des lignes de service qui empruntent ces réseaux-soutiens (transports collectifs urbains, lignes ferroviaires ou aériennes).

Pour Offner et Pumain (1996, p. 41), parmi les réseaux techniques, les réseaux de transport occupent une place à part, dans la mesure où ils constituent des éléments-clés de la dynamique des territoires, quel que soit le niveau géographique auquel ils opèrent. Plus exactement, selon ces mêmes auteurs les réseaux de transport contribuent au développement et renforcent les solidarités territoriales. Dans le cadre de la problématique des îles de la Méditerranée occidentale, cette mise en relation de la notion de réseau de transport et de l'idée de proximité économique et culturelle des territoires nous semble particulièrement pertinente. Elle semble notamment en phase avec un des fondements du groupement IMEDOC¹ qui est non seulement d'améliorer les communications entre les îles², mais aussi de renforcer la coopération entre les territoires et de

¹ Le groupement IMEDOC a été constitué en 1995 par les îles Baléares, la Corse et la Sardaigne. En 2000 la Sicile a intégré le groupement.

² Dans leur déclaration commune du 4 mai 1998, les présidents insulaires ont affirmé que « le problème des transports est de première importance pour les îles et doit être abordé, soit sur la base du principe de la continuité territoriale soit en ayant pour objectif leur intégration au réseau transeuropéen de transport ».

multiplier les actions communes ou concertées par-dessus les frontières.

En fait, la relation entre les réseaux de transport et les territoires est, non pas monolithique et univoque mais plutôt complexe et duale. Le caractère complexe traduit le fait que l'incidence des transports sur l'activité économique des territoires ne peut être réduit à un simple déterminisme. S'intéressant à la notion d'effet structurant associé aux infrastructures de transport, Burmeister et Colletis (1997) soulignent qu'un tel déterminisme est doublement contestable car non seulement il n'est pas conforté par l'observation empirique (qui aboutit plutôt à des conclusions très hétérogènes), mais en outre est susceptible de servir de base à des politiques de développement qui pourraient se révéler erronées. Les auteurs suggèrent donc de sortir de l'impasse conceptuelle des effets structurants en dépassant la causalité simple et en abandonnant la logique mécaniste sous-jacente. Drewe et Joignaux (2002) ne disent pas autre chose lorsqu'ils signalent que les relations directes et mécanistes entre réseaux et territoires sont affectées d'un haut degré d'interaction, de complexité et d'incertitude.

Le caractère dual de la relation entre les réseaux de transport et les territoires exprime quant à lui l'idée selon laquelle chacune des composantes de la relation influe sur l'autre. Comme l'indique le GEM (p. 17) "il est difficile d'imaginer un territoire sans réseau car les réseaux constituent à la fois le support, la condition et la manifestation concrète des échanges ... à l'inverse, il n'est guère de réseau vraiment nouveau, organisé dans un espace donné, qui ne transforme progressivement cet espace en un territoire, déstructurant et restructurant les territoires préexistants". Par suite, on peut considérer que l'intrication des territoires et des réseaux de transport est désormais tellement forte qu'on ne peut plus s'intéresser aux premiers sans se préoccuper des seconds et inversement.

Du strict point de vue de l'incidence des réseaux de transport sur l'accessibilité des lieux et des territoires, on peut rappeler le commentaire de Guigou (1998) pour qui "l'espace devient un graphe, c'est-à-dire un réseau de points, de nœuds, de pôles, entre lesquels la circulation est de plus en plus rapide et fréquente". Ce qui conditionne l'accessibilité d'un lieu c'est sa position au sein des réseaux de transport qui irriguent l'ensemble des territoires.

Une bonne connexion à ces réseaux induit des conditions de déplacement aisées alors qu'à l'opposé, une connexion défaillante entraîne des possibilités de circulation lentes et coûteuses. La structuration des flux de transport à partir de hubs semble devoir être favorable à la fois aux transporteurs (gains d'efficacité productive) et aux usagers (qualité de service accrue).

Sur la base de ces enseignements, l'organisation des transports en réseaux nous paraît en mesure d'œuvrer en faveur d'une meilleure accessibilité des îles de la Méditerranée occidentale. Evidemment, les avantages de l'organisation en réseau ne peuvent s'exprimer pleinement que si les liaisons insulaires sont constituées de façon rationnelle et sont correctement connectées aux réseaux constitués à partir des ports continentaux. Cela induit la nécessité d'insérer les îles dans le vaste ensemble des liaisons maritimes qui embrassent le bassin méditerranéen. Comme nous l'avons déjà souligné, dans leur configuration actuelle, les services de transport de chacune des îles frappent par leur faible envergure géographique. Ceux-ci sont résolument orientés vers leur continent national et ignorent fortement les destinations méditerranéennes étrangères. Or, les facteurs de mutation auxquels les économies méditerranéennes sont confrontées sont de plus en plus globalisants et mettent en cause l'ensemble de l'Europe (Roudier, 1991). Du point de vue des transports, cette prise de conscience signifie qu'il convient de rompre avec les logiques de pensée traditionnelles qui ont tendance à considérer les zones frontalières comme de véritables terminus de transport (Fischer et Torricelli, 1996).

Ainsi, l'inscription des îles dans la logique de réseau devrait se traduire par l'ouverture de liaisons maritimes nouvelles entre celles-ci et des ports continentaux non nationaux. Mais l'adoption de la logique de réseau devrait aussi et surtout se traduire par la mise en place de liaisons directes entre les îles. Sans chercher ici à identifier les liaisons qui pourraient offrir les perspectives d'échanges les plus fructueuses, il convient de noter que ces liaisons directes présenteraient un double avantage. Non seulement elles contribueraient à rapprocher les îles, mais elles permettraient aussi de faire profiter chacune d'elles des liaisons nationales qui alimentent les infrastructures portuaires des autres. Par le jeu des connexions, les déplacements hors des îles seraient nécessairement facilités et plus ouverts.

3. Les perspectives du transport maritime Méditerranéen a courte distance

C'est par le biais des perspectives de développement du TMCD en Méditerranée que nous pensons pouvoir crédibiliser l'idée d'une inscription des îles dans une logique de réseau maritime de transport (Peraldi et Rombaldi, 2004). A ce jour, du point de vue de l'acheminement du fret, le transport maritime occupe une place modeste bien que non marginale. Il a toutefois vu son activité augmenter de plus de 20 % au cours des dix dernières années. En 2000, 28 % du commerce interne de l'Union européenne était réalisé par voie maritime. A l'avenir, l'expansion du TMCD sera vraisemblablement soutenue car, comme le reconnaît un récent rapport sur la cohésion (2003), compte tenu des inconvénients résultant d'une utilisation excessive du transport par route en Europe, il faudra "encourager un usage plus étendu des transports maritimes à courte distance, notamment parce qu'ils engendrent beaucoup moins de pollution, sont beaucoup plus sûrs et utilisent moins d'énergie". A l'instar de Noutary et Lorne (2003), nous pouvons considérer que les projets de TMCD vont dans le sens de l'histoire.

De fait, depuis plus de dix ans, mais de façon de plus en plus marquée, les autorités publiques européennes considèrent le développement du TMCD comme un objectif d'action prioritaire. Le transfert de fret de la route vers la mer représente un enjeu à la fois écologique et économique. Du point de vue écologique, il s'agit de ralentir la progression du transport routier de marchandises qui, on le sait, est à l'origine à la fois de nombreux encombrements sur les grands axes de circulation européens et de pollutions diverses. Or, on le sait, le transport maritime est à la fois moins énergétivore et moins polluant que les autres modes de transport.

Du point de vue économique, le développement du TMCD correspond à la volonté de favoriser l'émergence d'un mode de transport alternatif au transport routier qui, de façon souvent criante, exige pour rester fluide des investissements en infrastructures fort coûteux. En ce sens, le transfert de fret de la route vers la mer peut autoriser un allègement des

investissements dans le domaine routier et permettre des économies substantielles aux budgets publics.

Evidemment, la question du développement du TMCD en Méditerranée ne peut être posée sérieusement si on élude celle de l'importance des flux potentiellement concernés par ce type de transport. Pour la zone méditerranéenne, le développement du TMCD est surtout associé à la volonté de contourner les goulets d'étranglement terrestre que sont les Alpes et les Pyrénées. Selon une étude récente (CCI du Var, 2003), il apparaît que les flux de marchandises qui empruntent les axes de circulation situés entre le sud de la France et le Nord de l'Italie atteignent un volume de l'ordre de 70 millions de tonnes par an. En terme de nombre de véhicules, ce sont environ un million de remorques qui transitent chaque année entre la France et l'Italie, dont la moitié venant d'Espagne.

A cela, il faut ajouter les flux relatifs aux échanges entre l'Union Européenne (UE) et les pays tiers méditerranéens (PTM³) qui selon le CETMO⁴ pourraient représenter 54 millions de tonnes par an. En sens inverse, les importations de l'UE atteignent près de 170 millions de tonnes. Ce sont donc un peu plus de 210 millions de tonnes de marchandises qui alimentent annuellement ce trafic Nord-Sud. Avec l'application du processus de Barcelone, qui prévoit la création d'une zone de libre échange entre les pays de la Méditerranée, ce volume de trafic devrait normalement connaître une forte augmentation au cours des prochaines années.

4. Les contraintes du transport maritime a courte distance

A l'heure actuelle, par rapport aux autres modes de transport, le transport par voie routière bénéficie d'un avantage de compétitivité très important (il représente 83 % du transport français de marchandises). Cette position privilégiée s'explique par plusieurs facteurs :

- une grande facilité et souplesse d'emploi ;

³ Les pays tiers méditerranéens englobent les pays suivants : Turquie, Israël, Algérie, Maroc, Tunisie, Syrie, Egypte, Malte, Jordanie, Chypre, Liban, Palestine.

⁴ Centre d'Etudes des Transports pour la Méditerranée Occidentale.

- la force de l'habitude dans l'usage des transports (de Richemont, 2003, p. 92) ;
- des conditions de coût particulièrement intéressantes (environ 1 €/km⁵).

Mais, à l'avenir, la volonté des autorités publiques de favoriser l'émergence d'un système de "transport durable" devrait se traduire par une nouvelle répartition des coûts directs (infrastructures) et indirects (environnement et coûts sociaux) entre les différents modes de transport (Commission européenne, 1999). L'évolution probable des contraintes réglementaires et tarifaires⁶, tout comme la congestion accrue des voies routières, devraient agir dans le sens d'un rapprochement des conditions de compétitivité des modes de transport routier et maritime.

Pour autant, l'espoir de détourner du trafic de fret de la route vers la voie maritime ne peut reposer que sur des conditions d'exploitation des lignes maritimes très contraignantes⁷. Parmi celles-ci, nous pouvons signaler les suivantes :

- pour qu'un service de transport maritime soit rentable, il doit attirer un volume de marchandises considérable, de façon à atteindre un taux optimal d'utilisation de la capacité de transport. Cela induit une double exigence : des fonds de cale captifs et des trafics dans les deux sens ;
- le service de transport maritime proposé doit présenter des caractéristiques à la fois de densité et de sécurité. Il doit ainsi

⁵ Il convient d'indiquer que l'évaluation du coût kilométrique du transport routier est difficile à effectuer. Ce coût dépend fortement de la nature des marchandises transportées, de l'organisation logistique des transporteurs et évidemment du contexte économique et fiscal du transport routier. Le chiffre de 1 € par kilomètre correspond à une estimation qui, bien que reconnue comme très approximative, semble permettre une comparaison acceptable des conditions de coût entre le transport routier et les modes de transport alternatifs.

⁶ Parmi les idées avancées pour renforcer l'attractivité du transport maritime, on peut évoquer l'établissement de taxes "environnementales" à l'encontre du transport routier ou le versement de subventions aux chargeurs optant pour le transport maritime.

⁷ De nombreuses tentatives de lancement de nouvelles lignes maritimes de cabotage ont échoué en Europe au cours des dernières années. Le projet de liaison Fos-Savone, pourtant soutenu par les autorités communautaires, est désormais remis en question, faute de perspectives commerciales rassurantes.

offrir une fréquence élevée des liaisons⁸ et doit les inscrire dans la durée afin de rassurer les transporteurs et les chargeurs ;

- les ports desservis impliqués dans le TMCD doivent être bien intégrés dans les chaînes de transport. Cela implique qu'ils doivent notamment bénéficier d'un hinterland développé et d'un accès terrestre relativement aisé.

A partir de ces diverses contraintes d'exploitation, on perçoit bien que la mise en place d'un système insulaire de transport en Méditerranée, favorisant à la fois les communications maritimes entre les îles et les relations entre ces dernières et le continent européen, ne peut être envisagée que sous des conditions d'organisation bien précises et restrictives. Elles doivent reposer sur une certaine « mixité » aussi bien des types de transport que des financements.

5. La nécessaire mixité des types de transport

L'idée que nous privilégions est que les liaisons insulaires peuvent, sous certaines conditions, être en partie alimentées par des transports de marchandises dont les points de départ et d'arrivée sont situés sur le continent. Cela signifie qu'il existe selon nous des flux continentaux de marchandises qui peuvent trouver intérêt à emprunter les liaisons maritimes insulaires pour gagner leur destination continentale. Mais, dans notre esprit, l'implication des ports insulaires dans la logique du TMCD nécessite de corriger la perception habituelle de ce service de transport.

Les liaisons maritimes insulaires doivent ainsi être envisagées comme des voies complémentaires aux autoroutes de la mer. Comparativement à ces dernières, les services insulaires ne proposent pas les mêmes prestations et, de fait, ne s'intéressent pas aux mêmes trafics. Ainsi, Les marchandises fortement contraintes par les délais d'acheminement ne sont pas a priori susceptibles d'emprunter les liaisons insulaires. C'est le cas des produits relevant de la grande distribution, de l'industrie

⁸ Sur ce point, le rapport de Richemont avance le chiffre minimum de trois départs quotidiens pour lancer une ligne. Par la suite, la période de lancement achevée, l'offre de départ doit être quotidienne, voire pluriquotidienne.

pharmaceutique ou des industries recourant à la pratique des flux tendus.

D'un point de vue plus technique, l'intégration des îles dans la logique du TMCD semble devoir être envisagée à partir du transport routier (par opposition au vrac et à la conteneurisation). Cette technique concerne des marchandises transportées à bord de camions ou de remorques qui embarquent sur les navires rouliers sans nécessiter de tâches spécifiques de manutention. Dans le cas des liaisons insulaires, le choix de cette option s'impose pour plusieurs raisons :

- les marchandises diverses, directement concernées par le transport routier constituent la part la plus importante du transport routier actuel (85 % en France) et affichent le plus fort potentiel de développement en transport maritime de courte distance (de Richemont, p. 84) ;

- le transport routier réduit fortement la perte de temps induite par la rupture de charge ;

- le transport routier constitue une technique bien maîtrisée car largement utilisée pour l'approvisionnement des diverses îles méditerranéennes.

Pour compléter la caractérisation technique du transport maritime que nous associons à l'idée de réseau insulaire, nous devons ajouter que celui-ci doit recourir aux services de navires mixtes pouvant transporter concomitamment des passagers et des véhicules⁹. Cette formule mixte permet de satisfaire à la fois la demande de transport de passagers et celle de fret. Compte tenu de la modération relative des flux qui sont à traiter du point de vue de chacune de ces catégories de trafic, leur association apparaît économiquement particulièrement opportune.

6. La nécessaire mixité des financements

Si la constitution d'un vaste réseau de transport maritime insulaire ne s'est pas opérée spontanément c'est qu'elle se heurte à des entraves sérieuses. L'insuffisante perspective de rentabilité liée bien souvent à la faible densité de trafic n'incite pas, pour le moment, les compagnies maritimes à œuvrer en faveur de la mise

⁹ Ce type de transport est caractérisé par la notation Ro-Pax, par opposition à l'option "tout véhicule" définie par la notation Ro-Ro.

en place d'un tel réseau. Dans le transport maritime comme dans d'autres activités de transport, l'essentiel de l'offre se concentre sur les liaisons à forte densité de trafic et les lignes peu rentables, notamment nombre de lignes insulaires, sont relativement délaissées par les compagnies maritimes (Vassilaras, 2002).

En fait, la préoccupation d'accessibilité territoriale relève de la logique d'action des autorités publiques et non des opérateurs privés. Ce sont ces autorités qui doivent donc intervenir pour permettre l'exploitation des liaisons maritimes jugées importantes du point de vue de l'intérêt collectif du territoire. Dans le cas des activités de transport, cette intervention peut s'exprimer au moyen d'un dispositif relevant d'une logique de service public¹⁰.

La constitution d'un réseau insulaire de transport nous semble ainsi devoir associer deux types de liaisons correspondant à deux modes de financement différents. Il s'agit d'une part de liaisons maritimes dont l'existence et les conditions d'exploitation relèvent d'une logique de marché et d'un simple calcul de rentabilité effectué par les compagnies de transport. Il s'agit d'autre part de liaisons maritimes dont l'existence et les conditions d'exploitation relèvent d'une logique de service public. La relative faiblesse des flux gérés par ces liaisons pèse sur les conditions de rentabilité du service de transport qui requiert de ce fait un soutien financier public. L'enjeu majeur associé à la mise en réseau des liaisons maritimes insulaires renvoie ainsi à la détermination à la fois des liaisons insulaires du second type qu'il convient de mettre en place et des modalités d'exploitation qu'il est nécessaire de leur appliquer pour qu'elles s'articulent de façon pertinente aux liaisons du premier type.

Dans le contexte européen, la mise en œuvre de logiques de services publics, particulièrement dans le domaine des transports, ne soulève plus vraiment de contestations. Mais, jusqu'à présent, cette pratique n'a été envisagée que dans une optique strictement nationale. Or, dans l'optique d'un réseau insulaire de transport, le service public ne peut être conçu que dans une dimension internationale en s'appliquant à des services de transport reliant des ports appartenant à des Etats membres différents. Une conception plus ambitieuse, et peut être aussi plus délicate, du

¹⁰ La terminologie communautaire qui convient est celle de Service d'Intérêt Economique Général (SIEG).

service public européen de transport apparaît ainsi comme une véritable nécessité.

7. Conclusion

Les exigences économiques et écologiques associées au système de transport contemporain sont telles que le transfert de fret de la route vers d'autres modes de transport, notamment maritimes, ne peut pas ne pas s'opérer dans les années à venir. Le rythme auquel ce transfert s'opérera sera fortement tributaire des évolutions économique-institutionnelles qui marqueront le secteur des transports (du point de vue de la fiscalité notamment) et, de façon étroitement liée, des constats effectués quant aux incidences environnementales des activités concernées.

Mais, cette évolution vers un système de transport plus soutenable n'implique pas que les îles puissent en tirer automatiquement un avantage en bénéficiant de nouveaux trafics et de nouvelles conditions d'accessibilité. L'intérêt pour les îles ne pourra se concrétiser que si un accompagnement public important s'organise pour donner naissance à une offre de service de transport maritime en adéquation avec l'attente des chargeurs. La mixité des objectifs (transports de marchandises et de passagers) et des moyens (financements public et privé) s'impose, tout comme la coopération entre les divers acteurs impliqués dans le transport maritime méditerranéen. De ce dernier point de vue, les efforts à accomplir ne sont pas minces. La coopération internationale se heurte à des difficultés d'ordre à la fois politico-institutionnel et budgétaire. C'est donc en progressant dans la gestion de ces deux contraintes que l'on pourra véritablement faire avancer l'idée d'un réseau de transport maritime insulaire méditerranéen.

Bibliographie

Bonnafeous A. (1993), *Circuler en 2000-2010*, in Bonnafeous A., Plassard F., Vulin B. (sous la direction de), *Circuler demain*, datar/éditions de l'aube, pp. 9-28.

Borenstein S. (1989), *Hubs and high fares: airport dominance and market power in the US Airline industry*, Rand Journal of Economics, 20, 3, 344-365.

Burmeister A. et Colletis-Wahl C. (1997), *Les interactions production - transport – espace : quelles logiques de proximité ?*, RERU, 3, 363–386.

CCI du Var (2003), *Etude de faisabilité et de pré-commercialisation d'une nouvelle ligne de transport maritime à courte distance entre le port de Toulon et l'Italie*, Rapport d'étude réalisée par Intervenance.

C.C.E. (2003), *Deuxième rapport d'étude sur la cohésion économique et sociale*, Communication de la Commission.

C.C.E. (1999), *Le développement du transport maritime à courte distance en Europe: une alternative dynamique dans une chaîne de transport durable*, Communication de la Commission.

Conférence des Régions Périphériques Maritimes (2003), *Une politique régionale équitable pour l'ensemble de l'Europe*, Note technique.

Crozet Y. et Musso P. (2003), *Réseaux, services et territoires: horizon 2020*, Datar, Edition de l'aube.

De Richemont H. (2003), *Un pavillon attractif, un cabotage crédible: deux atouts pour la France*, Rapport à Monsieur le Premier Ministre.

Drewe P. et Joignaux G. (2002), *Réseaux et territoires: retour vers quelques mythes*, in Musso P. (Dir.), *Le territoire aménagé par les réseaux*, Datar, Edition de l'aube.

Eurisles (1997), *Indicateurs statistiques des disparités régionales engendrées par l'insularité et l'ultrapériphéricité*.

Eurisles (1999), *Les régions insulaires et le prix du transport de marchandises intra-communautaire*.

Fisher C. et Torricelli G-P. (1996), *Transports et coopération interrégionale dans les Alpes: un bilan mitigé*, Sciences de la Société, Presses Universitaires du Mirail, 37, 131-150.

Groupe d'Etude et de Mobilisation (1993), *Réseaux et territoires*, Reclus, La documentation française.

Guigou J-L. (1998), *Le nouveau maillage du monde en régions-hubs*, Revue Française de Géoeconomie, 5, 11-17.

Liberti F. (2002), *Davantage de camions sur les navires et moins sur les routes*, Rapport à Monsieur le Premier Ministre.

Musso P. (2002), *Le territoire aménagé par les réseaux*, Datar, Edition de l'aube.

Noutary E. et Lorne J-R (2003), *Le port de Marseille : un poids lourd en Méditerranée*, Ambitions internationales, Octobre

Offner J-M. et Pumain D. (1996), *Réseaux et territoires*, Editions de l'aube.

Peraldi X. et Rombaldi M. (2004), *Réseau méditerranéen de transport maritime et liaisons insulaires*, Programme Reports-Medocc, p. 45.

Perrot A. (1995), *Ouverture à la concurrence dans les réseaux, l'approche stratégique de l'économie des réseaux*, Economie et Prévision, 119, 59-71.

Plassard F. (2003), *Transport et territoire*, Predit, La documentation française.

Prud'Homme R. (1999), *Notre système de transport actuel est-il durable ?*, Presse de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

Roudier J. (1991), *Cabotage européen, dessertes insulaires et échanges avec les pays de l'UMA*, in Reynaud Ch., Sid-Amhed A. (éd.), *L'avenir de l'espace méditerranéen*, Publisud, 858-869.

Savy M. (2001), *Fret et développement durable: le rôle du territoire*, Territoires 2020, 4.

Savy M. et Veltz P. (1993), *Aménager le territoire dans un monde ouvert*, in Savy M. et Veltz P. (sous la direction de), *Les nouveaux espaces de l'entreprise*, Datar/éditions de l'aube.

Tourret P. (2003), *Le transport maritime intra-européen, quelles logiques pour quelles perspectives*, Isemar, Note de Synthèse, 53.

Vassilaras M. (2002), *Le prolongement des réseaux transeuropéens en direction des îles européennes*, Avis du Comité économique et social, Bruxelles.

Vulin B. (1992), *Le hub, élément fondamental des stratégies des acteurs de l'express*, Les cahiers scientifiques du transport, 26, 147-168