

## PAROLES D'ACTEUR

# « LE PIRÉE POURRAIT DEVENIR UN GRAND HUB SINO-MÉDITERRANÉEN »



### **Laurent LIVOLSI**

Maitre de Conférences HDR  
en Sciences de Gestion  
Directeur du CRET-LOG  
Responsable de la Chaire  
Supply Chain Management  
& Prestation de Services Logistiques

Dans les prévisions, on oublie souvent la démographie: des zones vont croître très fortement (Afrique-Asie), d'autres beaucoup moins (Union européenne, États-Unis, etc.). Plus la population croît, plus la consommation croît, plus il y a de flux: 1 % de croissance démographique c'est 1,5 % de flux supplémentaire.

La mondialisation suscite aussi des logiques de relocalisation des productions: intra-européennes, mais aussi à proximité de l'UE. De nouvelles polarisations industrielles devraient émerger notamment en Méditerranée à travers de nouvelles grappes d'activités industrielles, du Maroc (Tanger Med) à l'Égypte, en passant par la Tunisie, l'Algérie, mais aussi en Turquie.

La Méditerranée occidentale risque de devenir périphérique dans les routes de la soie chinoises, avec l'axe Chine-Le Pirée-Trieste. Dans cette stratégie, Le Pirée devient un grand hub sino-méditerranéen; et Trieste, futur nœud des réseaux trans-européens de transport (RTET) en relation avec l'Europe orientale – où les flux croîtront le plus dans l'UE –, attire déjà de nombreux investisseurs chinois depuis la visite de Xi Jinping en Italie. Celles-ci permettent aussi à la Chine de contourner les taxes de Donald Trump, car les investissements chinois internationaux y échappent... on ne taxe pas le « made by China in Marocco! ».

Par ailleurs on néglige trop le volet terrestre des routes de la soie. Des trains Chine-Europe, il en arrive tous les jours! 1 train c'est 80 conteneurs, donc des petits volumes, mais avec un transit time de 16 à 20 jours, la route maritime n'est plus la solution unique.

Et avec le réchauffement climatique, la route maritime nord, déjà testée aujourd'hui par des navires adaptés avec un transit time raccourci de 40 à 35 jours, devrait être une voie majeure de transit en 2050.

Dans l'hypothèse de polarisations industrielles chinoises au sud, on n'aurait pas le même cadencement, ça peut changer les flux. Les flux de proximité seraient déconnectés des flux mondiaux.

Avec la route de la soie, il peut y avoir un risque que les grands opérateurs ne fassent plus escale à Marseille-Fos, qui deviendrait un port de navires feeders.

Les trafics du GPMM devraient croître un peu, environ 2 % par an, avec la hausse des flux maritimes mondiaux, mais avec une croissance parallèle de l'Adriatique de 5 à 6 %.

En revanche, si on a du repositionnement industriel au sud de la Méditerranée, le port le plus au nord en Méditerranée, c'est Marseille-Fos, et c'est celui qui permet d'accéder le plus rapidement aux grands pôles économiques européens.