
YANN ALIX
ARNAUD SERRY

LES PORTS, LIEUX ET ENJEUX DE POUVOIR EN MÉDITERRANÉE

43

L'unification méditerranéenne par le commerce est un fait ancien. Les civilisations maritimes se sont succédé et ont permis l'intensification des liens entre les rives à l'instar des cités grecques ou de l'influence de Rome sur la *Mare Nostrum*. Aussi, Fernand Braudel avait érigé la Méditerranée du temps de Philippe II comme laboratoire de l'économie-monde, avant que celle-ci ne décline avec le basculement atlantique vers des circulations de plus en plus transocéaniques¹. Mais les années 1980-1990 ne marquent-elles pas un retour de la Méditerranée dans une globalisation marchande largement dominée par la Triade ?

Le transport maritime contemporain est un système mondialisé au sein duquel certains lieux (détroit de Malacca, canal de Panamá...), certains espaces (mer du Nord, mer de Chine...) jouent un rôle particulier. La mer Méditerranée est de ceux-ci. En effet, c'est l'un des quatre centres de gravité de ce système-monde avec les océans Atlantique, Pacifique, et Indien, interconnecté par huit liens stratégiques qui sont autant de passages obligés au sein de l'espace maritime. Ainsi, en raison de sa position, la Méditerranée constitue une voie de transit majeure et, depuis le début des années 1990, un espace de transbordement pour le transport maritime international, mais également une zone de circulation intense en raison du trafic maritime intra-méditerranéen, notamment roulier. Elle est ainsi redevenue un espace de pouvoir

1. Nicolas Escach et Arnaud Serry, « Les “méditerranées” ou l'émergence de régionalisations réticulaires », in Nicolas Escach (dir.), *Géographie des mers et des océans*, Paris, Dunod, 2015, p. 226-270.

géopolitique et géostratégique tel que défini par les géographes maritimes français².

ESPACE DE TRANSITION ENTRE SUEZ ET GIBRALTAR

Une méditerranée occidentale particulièrement dynamique

44 La première route maritime mondiale, par l'intensité de son trafic et les valeurs marchandes échangées, relie l'Asie-Pacifique à l'Europe, ce qui place *de facto* la Méditerranée comme un passage obligé. Au carrefour de trois grandes artères maritimes, Gibraltar, le canal de Suez et le Bosphore, la Méditerranée concentre et génère toutes les typologies de trafics maritimes. Nombre de ports s'y trouvent (nous avons répertorié environ cent vingt ports de commerce d'envergure internationale), et trente-cinq d'entre eux présentaient un trafic supérieur à 20 millions de tonnes (Mt) en 2020 (*voir carte ci-contre*).

D'importantes voies de transport d'hydrocarbures la traversent, notamment celle du pétrole russe et kazakh venant de mer Noire, les exportations des pays d'Afrique du Nord (Libye, Algérie) et les flux en provenance du Moyen-Orient. Par conséquent, les grands ports dits de vrac liquides (pétrole, gaz naturel liquéfié) y sont nombreux : Botas, Marseille, Trieste, Arzew, Aliaga, Algésiras et Carthagène ont chacun manutentionné plus de 25 Mt de marchandises pondéreuses en 2020.

Les trafics méditerranéens sont également composés d'autres marchandises, dites de vrac secs, par exemple du charbon, des minerais, du ciment, ou encore des céréales³. Néanmoins, c'est le conteneur qui demeure au cœur des enjeux, tout comme le roulier historiquement présent dans une configuration géophysique et géopolitique favorable. Le trafic des ports des deux rives est d'environ 50 millions d'équivalents vingt pieds (EVP)⁴, sans compter le transit qui y est extrêmement important.

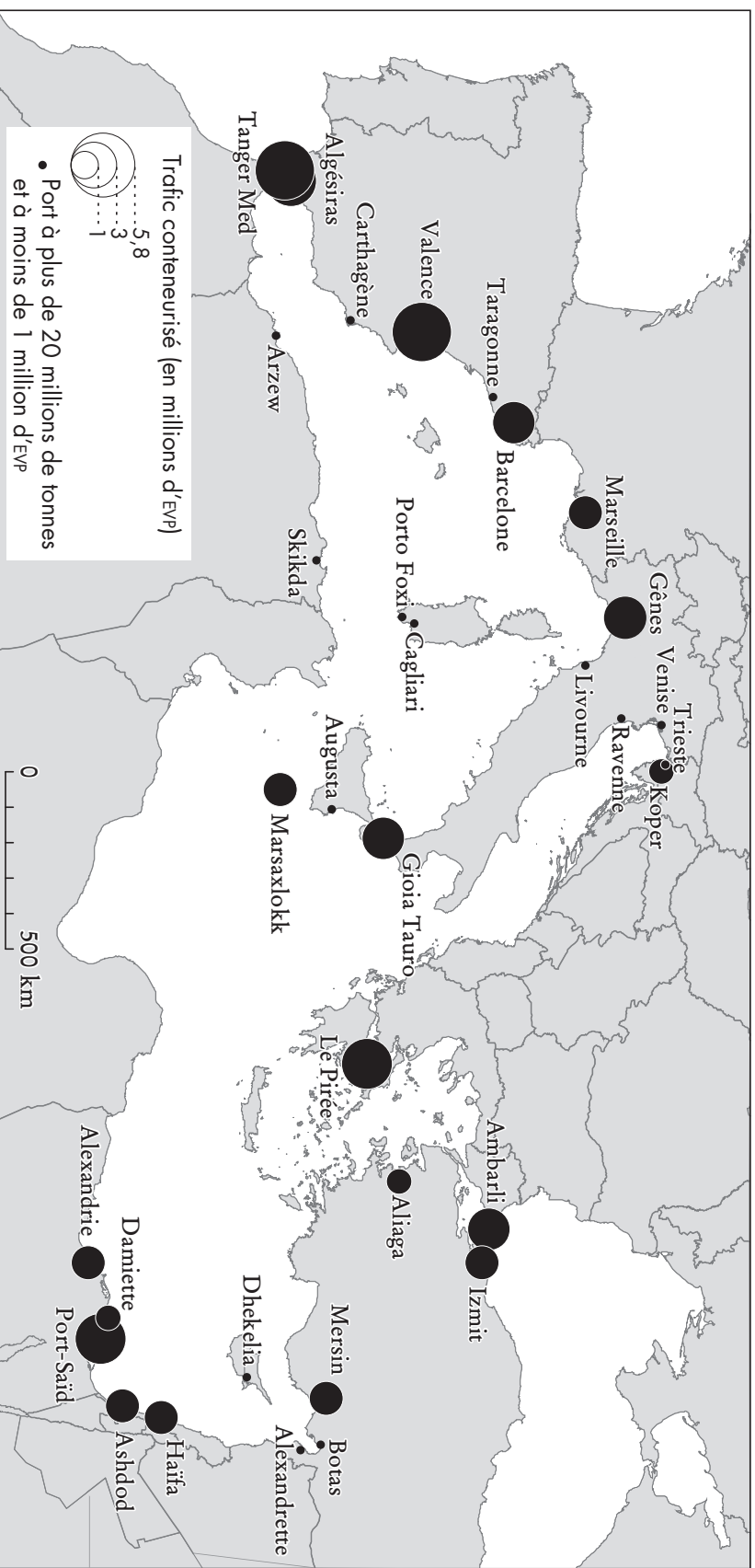
En Espagne, les ports méditerranéens de Barcelone, Valence et Algésiras dominent le marché conteneurisé. Barcelone est un port multifonctionnel, troisième en termes d'importance avec 59 Mt en 2020, derrière Valence, qui pointe au deuxième rang avec 80 Mt. Si le port catalan s'affirme comme le premier port de croisière européen, son hinterland immédiat

2. Cf. André Vigarié, *Ports de commerce et vie littorale*, Paris, Hachette, 1979.

3. Paul Tourret, « La Méditerranée. Nouveaux enjeux, nouveaux défis », note de synthèse n° 211, ISEMAR, juin 2019 (disponible sur ISEMAR.fr).

4. Unité de mesure qui sert à exprimer une capacité de transport en multiple du volume standard occupé par un conteneur 20 pieds (d'à peu près 6 mètres de long).

Les principaux ports de Méditerranée en 2020



SOURCE : European Sea Ports Organisation ; autorités portuaires.

se réduit⁵ et participe à son recul dans la hiérarchie des ports à conteneurs du continent. Les ports du Sud de l'Espagne s'intègrent dans un ensemble portuaire dynamique à proximité du détroit de Gibraltar, qui en raison de sa localisation s'affirme comme le *gateway* (porte d'entrée principale) occidental du bassin méditerranéen. À l'instar de Valence avec l'armateur Mediterranean Shipping Company (MSC), Algésiras, premier port méditerranéen en tonnage (107 Mt), profite de cette situation ainsi que d'avoir été choisi par la compagnie maritime Maersk Line pour en faire un port de transbordement devenu un hub global⁶.

46 Toutefois, la situation monopolistique d'Algésiras est désormais concurrencée par la montée en puissance du port marocain de Tanger Med, dans un espace du détroit qui a connu une vague d'investissements portuaires sans précédent à partir des années 2000⁷. Avec un trafic de 7,1 millions d'EVP en 2021, Tanger Med est le premier port conteneurisé de Méditerranée et d'Afrique grâce à des connexions directes vers trente-sept ports africains. Non content d'être devenu un hub maritime, Tanger Med fonctionne également comme une plateforme industrielle avec l'appui de multinationales comme Adidas, Renault ou Decathlon. Il domine une façade maritime du Maghreb le long de laquelle, à l'exception d'Arzew ou Skikda, la plupart des ports sont de taille moyenne et ont une fonction régionale ou nationale⁸. Plus au « nord », les ports italiens et français, principalement Gênes et Marseille, infrastructures séculaires, restent des établissements aux marchés relativement captifs, partiellement handicapés par leur localisation périphérique dans les rotations stratégiques transocéaniques des armements de lignes régulières.

Une méditerranée centrale et orientale au développement contrasté

En Méditerranée orientale, à l'exception des ports israéliens (Haïfa, Ashdod), les principaux ports desservent leur propre pays. L'Égypte dispose d'un réseau relativement dense, ayant manutentionné 156 Mt de

5. Lorena Garcia-Alonso, Jason Monios et José Ángel Vallejo-Pinto, « Port Competition Through Hinterland Accessibility: The Case of Spain », *Maritime Economics et Logistics*, vol. 21, n° 2, 2019, p. 258-277.

6. Un hub est le noyau pivot d'un système de transport. Il désigne ici les ports pivots qui servent de centre d'éclatement pour le transport des marchandises, en général conteneurisées. Cf. aussi Yann Alix, Nicolas Montier et Olivier Fauray, « Vers une nouvelle hiérarchisation portuaire ouest-méditerranéenne dans l'ère du COVID ? », UNCTAD.org, 7 décembre 2020.

7. Yann Alix, « Tanger Med, porte de l'Afrique », *Journal de la marine marchande*, n° 5099-5100, 2019, p. 4.

8. Fatima Zohra Mohamed-Chérif et César Ducruet, « Les ports et la façade maritime du Maghreb, entre intégration régionale et mondiale », *M@ppemonde*, n° 101, 2011 (en ligne).

marchandises en 2020, dominé par les ports du canal de Suez (63 Mt) et d'Alexandrie (59 Mt). Dans cette région, les ports turcs (Izmit, Aliaga, Botas...) jouent un rôle de premier plan en s'appuyant à la fois sur leur situation au contact de la mer Noire, qui produit environ 520 Mt de marchandises par an, et sur le potentiel économique du pays. Les autorités portuaires turques profitent d'une politique présidentielle qui encourage le développement des infrastructures et des services dans le but d'accompagner le rayonnement économique et stratégique du pays en Méditerranée, et au-delà.

La rive nord est composée d'un « cul-de-sac maritime » adriatique dans lequel le trafic est relativement diffus⁹, et les ports comme Koper (20 Mt) ou Venise (22 Mt) restent de taille moyenne et partagent des ambitions continentales qui passent par des solutions ferroviaires connectées aux réseaux européens de transport de fret.

Les ports de la Méditerranée « centrale » se positionnent sur le créneau du transbordement en raison de leur proximité avec la route est-ouest : Gioia Tauro a traité plus de 3 millions d'EVP en 2020 et Marsaxlokk 2,4 millions. Surtout, Le Pirée, avec 5,4 millions d'EVP, s'y affirme comme un nouvel acteur majeur depuis sa privatisation et son rachat en 2016 par l'entreprise publique chinoise Cosco Shipping.

Aussi la mer Méditerranée dispose-t-elle de points pivots structurants d'échelle mondiale, que ce soit sur le continent africain (Tanger Med, Port-Saïd) ou *via* des systèmes insulaires en Europe. Une puissante bissectrice portuaire traverse la Méditerranée qui présente Le Pirée sur la partie orientale, Gioia Tauro en convergence centrale et le duo Algésiras-Tanger Med à l'extrémité occidentale¹⁰.

Alors que nous avons déjà largement évoqué les ports de Gibraltar, l'autre nœud crucial du Bassin est localisé au débouché septentrional du canal de Suez. Les ports égyptiens de Damiette (1,1 million d'EVP) et de Port-Saïd (4 millions) sont devenus les hubs incontestés de la Méditerranée orientale. Ils font même l'objet de grandes ambitions collaboratives, comme tend à le prouver l'accord stratégique passé en mars 2022 entre Maersk Line et l'État égyptien en vue d'approvisionner les navires du géant danois en hydrogène vert produit sur le territoire portuaire égyptien.

9. Arnaud Serry, « Shipping in Peripheral Seas: The Case of Baltic Sea Region and Adriatic Sea », communication à l'International Conference on Transport Science, Portorož (Slovénie), 17-18 septembre 2020 (disponible sur HAL-Normandie-Univ.archives-ouvertes.fr).

10. Yann Alix et Nicolas Montier, « Vers une nouvelle hiérarchisation portuaire ouest-européenne ? », JournalMarineMarchande.eu, 10 juin 2020.

ESPACE DE CONTACT STRATÉGIQUE
ENTRE L'EUROPE, L'AFRIQUE ET LE RESTE DU MONDE

La Méditerranée, trait d'union Nord-Sud

48 L'Europe (du Nord) est de loin le premier espace convoité par le trafic portuaire méditerranéen. Par exemple, en 2018, les ports européens accaparent 63,3 % de l'ensemble des cent cinquante et une destinations de navires depuis le détroit de Gibraltar. Les destinations africaines se situent loin derrière celles de l'Europe, avec une proportion de 25,5 %, essentiellement captées par Tanger Med. Loin derrière arrivent les ports du Moyen-Orient (5 %), l'Amérique et la Turquie¹¹. Enfin, même si la part du trafic intra-méditerranéen a tendance à augmenter, ce phénomène est attribuable à la croissance soit du transbordement, soit du transport maritime côtier ou à courte distance¹². MSC et CMA-CGM multiplient désormais les services réguliers au sein du Bassin, pour conjuguer opportunités commerciales intra-méditerranéennes et volumes massifiés interocéaniques.

Le transport maritime au sein de la Méditerranée n'est que le reflet de l'intensité des potentiels commerciaux entre les nations de son pourtour. En cette année 2022, les défis en matière de réorganisation des chaînes de valeur mondiales, à la suite des chocs géopolitiques et logistiques provoqués par la pandémie de Covid 19 et la guerre en Ukraine, amènent à s'interroger sur la pertinence de relocaliser des activités industrielles et manufacturières au sein de grands ensembles démographiques et économiques comme la Turquie ou l'Égypte. À travers la réorganisation maritimo-portuaire du pourtour méditerranéen, l'immense marché de consommation européen pourrait trouver un moyen de sécuriser ses approvisionnements, de réduire l'empreinte carbone du transport tout en stimulant le développement socio-économique de nations émergentes tels le Maroc, l'Algérie, la Tunisie, ou encore la Roumanie.

La Turquie, qui ambitionne de devenir la future « Chine de l'Europe », affiche ses ambitions géopolitiques et géostratégiques en accélérant la densification de son réseau portuaire et en intensifiant les connectivités maritimes avec l'ensemble de ses partenaires commerciaux méditerranéens.

11. Mohamed Ben Attou, « Dynamique virtuelle journalière des transports maritimes dans le détroit de Gibraltar et place de l'Afrique dans l'émergence du trafic mondial », *Dirassat*, vol. 23, n° 1, 2021 (en ligne).

12. Jean-François Arvis *et al.*, *Maritime Networks, Port Efficiency, and Hinterland Connectivity in the Mediterranean*, Washington (D. C.), World Bank, 2019.

Des opérateurs turcs comme Ekol Logistics innovent en lançant des flottes de rouliers rapides remplis de remorques sans chauffeur pour connecter le pays au Nord de l'Europe *via* des plates-formes logistiques et ferroviaires installées dans les ports de Sète en France et de Trieste en Adriatique italienne.

La Méditerranée est un espace historique du transport roulier. En effet, les navires rouliers – conçus pour le chargement et le déchargement rapide par roulage de véhicules – sont particulièrement adaptés à une géographie des bras de mer, des îles¹³. Ainsi, logiquement, le trafic roulier méditerranéen est-il concentré dans les détroits proposant un passage rapide ou dans les espaces insulaires. Il assure des ponts maritimes à Gibraltar ou à Messine, ainsi qu'un dense réseau de lignes domestiques au départ du Pirée. Des liaisons récurrentes existent aussi entre le Maghreb et la France ou l'Italie, notamment entre Marseille, Gênes et la Tunisie, même si les liaisons roulières avec l'Algérie sont de plus en plus faibles.

49

En réalité, il est possible de distinguer dans la région deux types de flux rouliers : celui des ferries transportant des passagers et celui de certaines marchandises, au premier rang desquelles les automobiles.

Les lignes rouliers-passagers constituent un système anciennement implanté en Méditerranée occidentale et en développement à l'est, autour des ports turcs. On estime à près de huit millions le nombre de passagers qui empruntent les lignes ouest-méditerranéennes, dont cinq millions passent par le détroit de Gibraltar. Chose intéressante à relever : malgré l'intense concurrence que se livrent les deux autorités portuaires de part et d'autre du Détroit sur le conteneur, Tanger Med et Algésiras continuent de coopérer pour optimiser les flux de personnes et de véhicules dans le cadre des opérations Marhaba. Cette entente portuaire manifeste la volonté partagée d'unir les deux rives et de gérer une sorte de continuum de transport au service des usagers, comme s'il n'existait pas de barrière géophysique ou géopolitique entre les deux continents. La continuité et la fiabilité de ces services rouliers dépassent la seule dimension du transport au regard des millions de personnes qui effectuent leurs « migrations pendulaires estivales » entre l'Europe et les pays du Maghreb. Hautement politiques et même géopolitiques, les infrastructures et services de transport constituent des connecteurs indispensables pour les populations qui vivent de part et d'autre de la Méditerranée.

13. Arnaud Serry (dir.), *Des ports et des cartes en Europe. Atlas Devport*, Caen, EMS, 2019.

Le transport purement roulier se structure aussi en fonction des reconfigurations territoriales de la filière automobile dans un bassin méditerranéen très dynamique au cours de la décennie 2010, qui a vu s'ouvrir plusieurs usines de fabrication. Si, au début de cette décennie, le trafic roulier se faisait essentiellement dans la partie européenne occidentale, et que les ports qui s'y trouvent concentrent encore un nombre important d'escales, ceux du détroit de Gibraltar ou ceux de Turquie ont connu une évolution très forte¹⁴.

L'espace méditerranéen, théâtre d'une concurrence mondiale

50 Le positionnement des sept premiers « opérateurs globaux de manutention » sur les terminaux conteneurisés du pourtour méditerranéen atteste de la polarisation stratégique et de l'exacerbation concurrentielle sur l'ensemble de l'espace maritimo-portuaire de la Méditerranée. Plusieurs aspects notables manifestent les luttes en matière de pouvoir commercial et d'influence géostratégique. En premier lieu, quatre de ces opérateurs proviennent d'Extrême-Orient mais, hormis le Chinois Cosco Shipping et sa reprise intégrale de la destinée portuaire du Pirée en Grèce, force est de constater que les groupes dominants asiatiques demeurent peu investis sur l'espace portuaire méditerranéen (à la différence des ports nord-européens notamment). Ce n'est pas le cas des deux plus dynamiques opérateurs de terminaux européens, le Danois APM Terminals et le Suisse Terminal Investment Limited – respectivement filiales de manutention des numéro 2 (Maersk Line) et numéro 1 (MSC) mondiaux du transport maritime de conteneurs.

Grâce à leurs capacités financières très importantes, les opérateurs danois et suisses multiplient les prises de participation et les opérations en propre, manifestant leur volonté de contrôler au maximum les développements maritimes, mais aussi portuaires. Cette volonté s'inscrit dans la perspective d'une croissance « endogène-exogène » des marchés panméditerranéens, qui pourraient profiter d'une double dynamique post-Covid-19 :

- une première, industrielle, avec l'ambition économique, politique et souveraine de l'Union européenne de réindustrialiser à grande échelle le continent ;
- une seconde, logistique, avec la relocalisation stratégique des centres de production et de distribution à proximité géographique pour minimiser notamment le bilan carbone du secteur des transports.

14. Ronan Kerbiriou et Arnaud Serry, « Les signaux AIS et la cartographie de la circulation maritime », communication au colloque « Tous (im)mobiles, tous cartographes ? », Toulouse, 14-16 juin 2021 (disponible sur [HAL.archives-ouvertes.fr](https://hal.archives-ouvertes.fr)).

Cette cartographie des principaux manutentionnaires met en perspective une intensification-complémentarité concurrentielle entre les ports situés sur les marges occidentales et orientales de la Méditerranée, alors que ceux, plus modestes, de l'axe central de la Méditerranée servent des intérêts d'arrière-pays moins porteurs pour les opérateurs globaux de manutention. Dernier aspect notable, le positionnement du Dubaïote DP World, qui développe plutôt une stratégie de « niche » à travers des investissements sur des terminaux de petites et moyennes tailles, comme en Algérie, en Roumanie ou en Turquie, ce qui n'est pas nécessairement en cohérence avec ses pratiques ailleurs, en Europe du Nord ou en Asie. Ce positionnement révèle que la diversité des profils portuaires en Méditerranée (hub de transbordement intercontinental, *gateway*, port régional, port spécialisé Nord-Sud, etc.) permet d'attirer les investisseurs et opérateurs les plus puissants sans nécessairement nuire à une vraie et saine compétition entre les autorités portuaires du pourtour.

51

POUR UNE MÉDITERRANÉE DES PORTS, CREUSET DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ET DIGITALE

Les ports demeurent des outils de souveraineté politique, économique et stratégique qui entretiennent de stimulantes concurrences internationales et intra-méditerranéennes. Toutefois, les autorités publiques sont conscientes de l'impérieuse nécessité qu'elles ont de mieux collaborer et coopérer pour optimiser leur efficacité, mais aussi leur rentabilité face aux enjeux de connectivités maritimes et terrestres, de transition énergétique, ou encore de transformation digitale.

MEDports Association, créée seulement en 2018¹⁵, constitue un révélateur de cette dynamique portuaire de mutualisation des bonnes pratiques en Méditerranée. En raison de la crise pandémique à laquelle s'est ajoutée, début 2022, l'instabilité géopolitique en mer Noire, les autorités portuaires voient leur importance se renforcer dans la résilience et l'agilité des chaînes de valeur internationales. À l'échelle du bassin méditerranéen, c'est probablement encore un peu plus le cas du fait des problèmes d'approvisionnement maritime des céréales ukrainiennes à destination des grands marchés riverains que sont l'Égypte ou l'Algérie. Les ports doivent innover dans la concorde et prouver qu'ils sont capables de solidarité en respectant une certaine cohérence géographique méditerranéenne. Après l'explosion, à l'été 2020, au cœur du port de Beyrouth, le

15. À titre de comparaison, la Baltic Ports Organization a, pour sa part, vu le jour en 1991.

poumon économique de la nation libanaise a vu le Grand Port maritime de Marseille venir en soutien d'une transition indispensable afin de remettre l'écosystème portuaire le plus vite possible en activité.

52 La Méditerranée demeure un espace multipolaire et un territoire-tampon entre des aires de population et des marchés économiques aux niveaux de développement très disparates. Les interfaces portuaires doivent aller au-delà de leur rôle premier de connecteurs pour devenir des facilitateurs de développement méditerranéen. La crise de la Covid-19 a révélé la fragilité d'un monde logistique sinocentré. La sécurisation des approvisionnements industriels, manufacturiers et, bien sûr, agroalimentaires exige de repenser la Méditerranée comme un immense carrefour d'opportunités. Des grands pays démographiques tels que la Turquie ou l'Égypte revendiquent leurs aspirations à devenir les futurs centres de production et de distribution au service d'une Europe qui cherche à réduire les risques tout en minimisant l'impact environnemental du transport maritime intercontinental. L'ambition, annoncée par Bruxelles pour l'Union européenne et Paris pour la France, de relocaliser les productions industrialo-manufacturières à proximité des zones de consommation ne peut trouver meilleur environnement géophysique et géoéconomique qu'en Méditerranée. Le succès retentissant de Tanger Med l'atteste, le complexe portuaire étant devenu, en une décennie, le plus grand port de Méditerranée et d'Afrique.

De ces repositionnements logistiques de proximité découlent de nouvelles opportunités de coopérations interportuaires, en particulier sur l'autel de la décarbonation des chaînes de valeur et de la lutte contre les effets dévastateurs du réchauffement climatique sur une mer semi-fermée comme la Méditerranée. Les écosystèmes portuaires constituent un maillon absolument essentiel dans la transformation énergétique de tout le pourtour méditerranéen. Avec des degrés de maturité et de développement très hétérogènes, la Méditerranée doit devenir un laboratoire dynamique où les ports seront les futurs puits d'énergies propres. Les investissements sont colossaux, notamment sur la rive sud, où l'accès à l'énergie et la sécurisation de son approvisionnement peuvent être sources de tensions. Quasiment tous les ports souscrivent aux efforts financiers, techniques et technologiques pour assumer cette transformation vers une économie décarbonée, mais il n'existe pas de vision stratégique harmonisée et solidaire.

Le même constat peut être fait sur le volet pourtant crucial de la digitalisation, qui s'accélère dans une organisation post-Covid-19. Les ports constituent des traits d'union numériques où la standardisation

des procédures et la facilitation des échanges d'informations apportent fluidité et productivité. Néanmoins, les contraintes essentiellement douanières érigent encore trop de barrières à la mise en place d'un marché méditerranéen intégré. Le changement des pratiques et des mentalités réduit les dividendes d'une digitalisation synonyme de transparence et d'intégration régionale. Des coopérations bilatérales, pour la plupart en provenance de l'Europe du Sud et à destination du Maghreb-Machrek, diffusent une uniformisation des pratiques et une opérationnalisation des procédures, mais les spécificités nationales, notamment dans la gestion administrative des informations liées aux importations et exportations, limitent l'impact positif d'une simplification numérique généralisée.

*

53

Au-delà de sa vocation historique de connecter ses rivages nord et sud, la mer Méditerranée bénéficie aujourd'hui des stratégies de transbordement qui se sont développées en raison de l'importance économique et logistique de la conteneurisation. Les écosystèmes portuaires méditerranéens, véritables lieux de pouvoir et de concentration de richesse, constituent des interfaces où les acteurs publics et privés activent des partenariats qui doivent concilier intérêts souverains et intérêts privés. Dorénavant, la Méditerranée s'apparente à un véritable laboratoire de l'évolution d'une socio-économie post-Covid-19 particulièrement déboussolée et insécurisée. La mondialisation heureuse, nomade et consumériste semble remise en cause par les conséquences des crises pandémiques, géopolitiques et climatiques. Pour la Méditerranée maritime, portuaire et logistique, il peut se projeter une triple perspective :

- le temps court de la résilience et de l'agilité, où la continuité des activités prime sur le reste, avec des services portuaires et maritimes stimulés dans une logique plus concurrentielle que coopérative ;
- le temps du moyen terme, où les pressions sociodémographiques des franges côtières africaines et moyen-orientales vont s'amplifier au point d'impliquer les réseaux maritimes et portuaires dans des dimensions politiques et sociétales encore jamais éprouvées ;
- le temps long, enfin, des transitions écologiques et des transformations industrialo-logistiques qui pourraient engendrer des réseaux nettement plus interconnectés et solidaires, où une grande communauté portuaire méditerranéenne pourrait voir le jour, avec des chapelets de ports unis dans une cohérence véritablement méditerranéenne.

Cette dernière vision prospective ne serait alors pas sans rappeler les réseaux de commerce et d'influence politique panméditerranéens construits par les cités-États de Gênes et de Venise à partir du XII^e siècle. Ces deux ports-villes concurrents inventent à leur époque la financiarisation marchande et une géopolitique du compromis commercial par l'entretien de flottes pléthoriques et de comptoirs sous strict contrôle de leurs réseaux d'influence¹⁶. De là, cependant, à faire une transversale historique de huit siècles en considérant les stratégies d'intégration du Marseillais CMA-CGM et de l'Italien MSC...

16. Brigitte Daudet, *Approche par le compromis des pratiques de gouvernance portuaire : pistes prospectives à partir de l'étude de cas des ports du Havre et d'Abidjan*, thèse de sciences de gestion, Université de Caen-Normandie, 2021.

R É S U M É

La mer Méditerranée est un espace historique du transport maritime, à la fois omniprésent en raison du caractère obligatoire de l'utilisation de ce type de transport pour les échanges commerciaux entre ses deux rives occidentales et de sa localisation sur les grandes routes mondiales. Aujourd'hui, dans une industrie globalisée et fortement concurrentielle, la Méditerranée connaît une réorganisation maritime et portuaire synonyme de l'émergence de nombreux jeux d'acteurs, qui constituent autant de défis que d'opportunités.