



HAL
open science

**SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT
TRANSNATIONAL ET COOPERATION
INTERRÉGIONALE : ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION À
PROPOS DE CERTAINES ÎLES DE LA
MÉDITERRANÉE OCCIDENTALE**

Xavier Peraldi

► **To cite this version:**

Xavier Peraldi. SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT TRANSNATIONAL ET COOPERATION INTERRÉGIONALE : ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION À PROPOS DE CERTAINES ÎLES DE LA MÉDITERRANÉE OCCIDENTALE. Mosella : revue du Centre d'études géographiques de Metz, 2010, Actes du colloque Frontières et Aménagement, 32 (1-4). hal-03053227

HAL Id: hal-03053227

<https://hal.univ-lorraine.fr/hal-03053227>

Submitted on 10 Dec 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License

SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT TRANSNATIONAL ET COOPERATION INTERRÉGIONALE : ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION À PROPOS DE CERTAINES ÎLES DE LA MÉDITERRANÉE OCCIDENTALE

Xavier PERALDI

UMR CNRS LISA n° 6240 - Université de Corse

RÉSUMÉ :

SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT TRANSNATIONAL ET COOPERATION INTERRÉGIONALE : ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION À PROPOS DE CERTAINES ÎLES DE LA MÉDITERRANÉE OCCIDENTALE

Les services de transport tendent de plus en plus à s'organiser selon une logique de réseau. Cette logique s'affranchit des frontières administratives et s'inscrit dans une perception de l'espace qui est nécessairement étendue et non cloisonnée. Par suite, les réseaux modernes de transport ne peuvent plus être envisagés dans le cadre étroit des États et des régions. Il convient alors de considérer que le recours aux activités de transport pour aménager les territoires nécessite une coopération interrégionale qui, dans le cas des espaces frontaliers, doit adopter un caractère international. De façon complémentaire, il convient aussi d'envisager l'organisation des services publics de transport dans une configuration également internationale. C'est en examinant la question de l'accessibilité de certaines îles de la Méditerranée occidentale que ces questions sont abordées.

Mots-clés : Transport public, coopération transnationale, îles, Corse, Sardaigne, Sicile, Baléares

ABSTRACT:

PUBLIC SERVICE OF TRANSNATIONAL TRANSPORT AND INTERREGIONAL COOPERATION: INSIGHTS FROM SOME WEST MEDITERRANEAN ISLANDS EXPERIENCES

Services of transport tend more and more to be organized according to a logic of network. This logic is freed from the administrative borders and falls under a perception of the space necessarily extended and not partitioned. Consequently, the modern networks of transport cannot be considered within the narrow framework of States and administrative regions. Then, it is advisable to consider that the use of transport activities to organize territories requires an interregional cooperation. In the case of frontier areas, that cooperation must adopt an international aspect. In a complementary way, it is also advisable to consider principle of transport public utility in an international configuration. These questions are tackled in the context of certain islands of the Western Mediterranean Sea.

Keywords: Public transportation, transnational cooperation, islands, Corsica, Sardinia, Sicily, Balearic Islands

ZUSAMMENFASSUNG:**TRANSNATIONALE ÖFFENTLICHE VERKEHRSDIENSTLEISTUNGEN UND INTERREGIONALE KOOPERATION : GEDANKEN ZU EINIGEN WESTLICHEN MITTELMEERINSELN**

Die Verkehrssysteme sind zunehmend netzwerkartig organisiert. Diese Logik überwindet administrative Grenzen und steht für ein Raumverständnis, das notwendigerweise eher außen- als innenorientiert ist. Somit können Verkehrssysteme nicht mehr in den engen Grenzen eines Staates oder einer Region betrachtet werden. Sie erfordern vielmehr eine interregionale – und in Grenzregionen eine internationale – Kooperation in der Raumplanung. Auch über die Organisation des öffentlichen Verkehrs auf internationaler Ebene sollte ergänzend nachgedacht werden. Diese Fragen werden am Beispiel der Erreichbarkeit verschiedener Mittelmeerinseln diskutiert.

Schlüsselbegriff: Öffentliche Verkehrsmittel, transnationale Zusammenarbeit, Inseln, Korsika, Sardinien, Sizilien, Balearen.

Merlin et Choay (2003) définissent l'aménagement du territoire comme « l'action et la pratique de disposer avec ordre, à travers l'espace d'un pays et dans une vision prospective, les hommes et leurs activités, les équipements et les moyens de communication qu'ils peuvent utiliser, en prenant en compte les contraintes naturelles, humaines et économiques voire stratégiques ». Dans cette définition, la référence aux communications (et donc aux transports) est explicite. Celles-ci sont présentées comme un des éléments majeurs (au même titre que les hommes, leurs activités et les équipements) qu'il convient d'ordonner. De fait, comme l'observent Gérard-Varet et Mougeot (2001), la politique des infrastructures de transport constitue traditionnellement un instrument privilégié de toutes les politiques d'aménagement ou de développement territorial. Cette politique représente ainsi plus de la moitié des fonds de cohésion européen. De façon évidente, les responsables communautaires considèrent que les déséquilibres territoriaux du continent européen ne peuvent être réduits sans une amélioration notoire des conditions de transport dans les régions où le manque d'accessibilité reste le principal obstacle au développement économique.

En conformité avec cette vision de l'organisation du territoire européen, le schéma de développement de l'espace communautaire (S.D.E.C), indique que pour les îles et les régions éloignées, pénalisées par un handicap géographique supplémentaire, une attention particulière aux problèmes de transport est indispensable (infrastructures et services). Cette recommandation nous paraît bien adaptée à la situation de la plupart des îles de la Méditerranée occidentale. Leurs conditions d'accessibilité sont souvent relativement défavorables et, par suite, elles ne peuvent asseoir leur développement sur des relations fournies et fiables avec les territoires extérieurs. Or, dans la zone méditerranéenne, les réseaux de transport, tant aériens que maritimes, sont nombreux et denses. Ceux-ci n'intègrent malheureusement que très peu ou pas du tout les îles. Il est alors fondé de penser qu'un meilleur ancrage des territoires insulaires à ces réseaux de transport contribuerait à améliorer leurs conditions d'accessibilité.

Évidemment, la relation de causalité contenue dans cette dernière réflexion ne peut être envisagée de façon certaine et automatique. Elle est fortement tributaire de la qualité des connexions réalisées entre les liaisons insulaires et non insulaires et entre les liaisons nationales et internationales. A son tour, cette imbrication des divers services est fortement dépendante de la manière dont les îles envisagent leurs transports extérieurs et surtout de leur volonté de les organiser dans une optique spatiale élargie. La coopération interinsulaire dans le domaine du transport, selon ses aspects tant institutionnels qu'économiques ou politiques, apparaît alors comme un élément décisif de la capacité des îles à s'insérer

Xavier PERALDI

SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT TRANSNATIONAL ET COOPERATION INTERRÉGIONALE :
ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION À PROPOS DE CERTAINES ÎLES DE LA MÉDITERRANÉE OCCIDENTALE

efficacement dans les échanges méditerranéens. La présente contribution s'intéresse à la mise en œuvre de cette coopération, particulièrement du point de vue de la conception et la mise en œuvre de services publics de transport internationaux. Les territoires insulaires sur lesquels nous allons plus particulièrement faire porter la réflexion sont la Corse, la Sardaigne, les îles Baléares¹ et la Sicile.

1. - LE RÔLE DES TRANSPORTS DANS LE DÉVELOPPEMENT ET L'AMÉNAGEMENT DES TERRITOIRES

La littérature économique fourmille de travaux défendant l'idée que la mobilité des hommes et des marchandises conditionne les gains de productivité et de croissance (CEMT, 2002). Il n'est donc guère surprenant que les personnes soucieuses du devenir d'un territoire accordent un grand intérêt à la manière dont celui-ci est doté en moyens de transport. La mise en relation des politiques de transport et des politiques de développement territorial s'appuie sur des arguments économiques simples et crédibles. Ceux-ci renvoient aux thèmes de l'accessibilité et des effets externes ou structurants. En favorisant les conditions de déplacement des agents économiques localisés au sein d'un territoire, l'offre de transport (infrastructures et/ou services) renforce concomitamment la performance individuelle des agents économiques et la performance collective du territoire. Dit autrement, les moyens de transport sont bénéfiques à la fois à leurs utilisateurs mais aussi, et de façon indirecte, à ceux qui ne le sont pas. Cette façon de mettre en relation les transports et les territoires n'est évidemment pas contestable. Elle ne peut cependant être formulée sans quelques précautions analytiques.

1.1. - Un déterminant parmi d'autres

L'existence d'une relation entre l'état des moyens de communication d'un territoire et son niveau de développement semble confortée par les enseignements des théories de la localisation des activités économiques. En effet, celles-ci reconnaissent que les coûts de transport et les facilités d'accès aux marchés et aux sources de facteurs influent sur les choix d'implantation spatiale des unités de production. Bien que souvent anciennes et relativement rudimentaires, ces théories traditionnelles (Weber, Von Thünen, Lösch) ont vu leurs constats confirmés et même précisés par des travaux plus récents et plus appliqués. Nombre d'enquêtes menées auprès de responsables d'entreprises ont ainsi clairement montré que le désenclavement et l'existence d'infrastructures de transport constituent des critères décisifs intervenant dans les choix de localisation. En relation avec cette problématique de localisation, mais de façon plus dynamique, il convient de noter que l'amélioration des conditions d'accessibilité d'un lieu ou d'un territoire contribue à agrandir le marché local et, par suite, est susceptible de favoriser le développement du tissu d'entreprises.

Mais, le principe d'une corrélation positive entre les transports d'une part et le développement territorial d'autre part doit être envisagé avec réserve. Non seulement l'incidence du système de transport sur l'activité économique n'est pas automatique, mais elle peut aussi adopter des formes variées voire opposées. De fait, on ne peut déduire une relation causale systématique et positive entre les infrastructures de transport et le développement économique. En réalité, seule la relation inverse, celle qui rapproche le manque d'infrastructures de transport et une croissance économique déficiente, a pu être confortée par l'analyse empirique. Sans aller jusqu'à considérer, comme le fait Offner

¹ Nous avons choisi de prendre en considération les îles Baléares parce qu'elles se situent dans le même espace méditerranéen que les trois autres îles et parce qu'elles ont noué des relations institutionnelles avec ces dernières. Mais nous avons conscience que les îles Baléares se différencient assez nettement des îles voisines aussi bien du point de vue de l'accessibilité territoriale (forte ouverture aérienne) que de celui du développement économique (poids et caractéristiques de l'activité touristique).

(1993), que le concept d'effet structurant est un mythe opératoire servant à légitimer des politiques publiques, on doit reconnaître que les infrastructures de transport ne peuvent se voir attribuer la vertu d'entraîner automatiquement le développement économique (Burmeister et Colletis, 1997; Drewe et Joignaux, 2002).

A l'extrême, dans des zones défavorisées, les infrastructures de transport peuvent même produire des mécanismes déséquilibrants. Comme le notent Gérard-Varet et Mougeot (op. cit) la politique des infrastructures de transport doit être utilisée avec prudence car certains de ses effets peuvent aller à l'encontre d'un objectif de développement des régions périphériques. Lorsque les moyens de transport provoquent un désenclavement de la région, les nouvelles facilités d'échanges avec l'extérieur risquent d'affaiblir l'économie locale (Martin, 1997). Un rapport du Commissariat Général du plan (1997) observe ainsi que loin de déverser l'abondance sur la région qu'elle dessert, une infrastructure de transport peut, au contraire, faciliter le transfert d'activités et de main d'œuvre de la plus faible vers la plus forte des régions qu'elle relie. Cette infrastructure, au lieu de constituer un point d'appui pour l'exportation régionale apparaît alors davantage comme un cheval de Troie que l'on installe dans le tissu local (effet de pompe). C'est exactement ce qui s'est produit entre le Nord et le Sud de l'Italie, lorsque la réduction des coûts de transport, facilitée par des politiques actives d'infrastructures publiques, a favorisé le processus de désindustrialisation du Mezzogiorno et la divergence de revenu qui a suivi (Martin, op. cit.).

En fait, du point de vue du développement territorial, les moyens de communication doivent être perçus comme une composante d'un plan d'ensemble, et non comme un élément isolé dont on attendrait le miracle. On se trouve en présence d'un enchaînement de causalités multiples, dans lesquels les transports ont une place (CGP, 1997). C'est donc l'action des moyens de transport, combinée à celle des autres éléments de l'organisation économique, politique et sociale, qui influe sur le développement régional. Parmi ces autres éléments, le comportement des acteurs économiques et la dynamique collective qu'ils contribuent à façonner se révèlent particulièrement décisifs ; le territoire apparaissant ainsi comme un protagoniste majeur du développement. Nous pouvons synthétiser le constat sur la relation transport-développement en faisant nôtre l'appréciation de Savy (1998) selon laquelle « si la présence d'une infrastructure de transport ne garantit nullement le déclenchement d'un effet de développement, son absence y serait un obstacle insurmontable. Les transports sont une condition nécessaire mais non suffisante du développement ».

1.2. - L'affirmation de la logique réticulaire

Les activités de transport ont connu au cours des dernières décennies de nombreuses modifications organisationnelles. Parmi celles-ci, la plus importante en termes d'incidences économiques est sans nul doute l'adoption de la logique de réseau dans l'ordonnement des infrastructures et des services de transport. Deux raisons essentielles nous semblent en mesure d'expliquer cette évolution.

La première a trait à la façon dont les agents économiques perçoivent la distance. De façon évidente, les notions d'accessibilité et de distance sont étroitement liées. Généralement, plus un lieu est éloigné, plus il est difficile d'accès. Mais, cette 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 a perdu son contenu purement géographique pour adopter un contenu plus économique. Désormais, 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" est supplantée par des mesures de type "distance-coût" ou "distance-temps" (Bonnafous, 1993 ; Savy et Veltz, 1993).

Le second argument qui permet de comprendre l'affirmation de la logique réticulaire dans le domaine des transports concerne l'évolution du cadre réglementaire qui lui est associé. Le

Xavier PERALDI

SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT TRANSNATIONAL ET COOPERATION INTERRÉGIONALE :
ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION À PROPOS DE CERTAINES ÎLES DE LA MÉDITERRANÉE OCCIDENTALE

processus de déréglementation appliqué aux différentes activités de transport et l'amélioration des performances des véhicules (gain en vitesse notamment) ont complètement bouleversé les principes d'exploitation et de développement des infrastructures et des services de transport. Insérés dans le jeu concurrentiel et motivés par la volonté de réduire le coût de fourniture des services proposés, les opérateurs de transport ont redéployé dans l'espace leurs services de façon à faire émerger des économies d'échelle et d'envergure. Les services de ligne directs ont ainsi souvent laissé place à des services avec correspondances. Les vertus de l'organisation des transports en réseau peuvent être aisément décrites en recourant au schéma d'organisation *hub and spokes*, caractéristique du transport aérien. Les flux de passagers ou de marchandises sont dirigés vers un nombre limité d'aéroports et, à partir de ceux-ci, réorientés vers d'autres infrastructures plus éloignées. 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).

L'adoption de cette logique de réseau dans l'organisation des activités de transport a profondément modifié la façon que nous avons de concevoir l'espace. Comme l'a très bien souligné Guigou « 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 » (1998). 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 défailante entraîne des possibilités de circulation lentes et coûteuses (Gérard-Varet, Mougeot, op. cit.). Par suite, les territoires se recomposent en devenant des lieux d'accès à des réseaux et l'objectif d'aménagement doit désormais viser à aménager le « millefeuille des territorialités et des réticularités » (Musso, 2002, p. 20). 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. Ce type de considération conduit Musso à estimer que désormais la gouvernance du territoire passe par la maîtrise des réseaux. Celui qui décide des réseaux, des conditions d'accès et des services offerts détient un véritable pouvoir sur le territoire (op. cit., p. 13).

C'est ce même type de constat qui conduit Offner et Pumain à considérer que « les réseaux de transport sont plus qu'un support de fonctionnement des territoires, ils sont aussi un facteur de leur développement, dans la mesure où ils suscitent peu à peu, sur les espaces où ils sont organisés, des solidarités territoriales et sociales entre hommes, groupes et communautés » (1996, p. 41). Cette idée de solidarités territoriales et sociales est également mise en avant par le groupe d'étude et de mobilisation (GEM, 1993) qui estime que « les réseaux confortent la conscience d'appartenir à un même territoire et d'avoir des intérêts et un avenir commun. Ce territoire fait sens pour eux, par la géographie et l'histoire commune, et acquiert donc une dimension politique et culturelle forte ». 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 IMEDOC² qui est non seulement d'améliorer les communications entre les îles³, mais aussi de renforcer la coopération entre les territoires et de multiplier les actions communes ou concertées par-dessus les frontières.

² Le groupement IMEDOC a été constitué en 1995 par les îles Baléares, la Corse et la Sardaigne. En 2000 la Sicile a rejoint le groupement. En 2006, IMEDOC est devenu EURIMED et a intégré l'île de Crète.

³ 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 ».

2. - LA PROBLÉMATIQUE DE L'ACCESSIBILITÉ DES ÎLES MÉDITERRANÉENNES

Dans l'antiquité, et jusqu'à l'époque moyenâgeuse, les îles étaient parfaitement insérées dans les échanges internationaux. Elles apparaissaient comme des destinations très convoitées car idéalement situées à la croisée de tous les espaces géographiques occidentaux et facilement accessibles grâce aux vents et courants maritimes. Ainsi, la Corse, la Sardaigne, la Sicile et les Baléares figuraient dans les itinéraires antiques de navigation et participaient activement au commerce méditerranéen. Désormais, l'intégration de ces territoires dans les échanges maritimes est bien différente puisque, à de rares exceptions près, les ports insulaires se trouvent à l'écart des grandes routes maritimes et des échanges internationaux. De fait, les quatre îles de la Méditerranée occidentale que nous venons de mentionner souffrent d'un déficit d'accessibilité évident. Comparativement à la plupart des régions continentales, les conditions de déplacement qui les caractérisent sont d'une qualité moindre.

2.1. - Le constat d'une offre de transport déficiente

Pour donner un aperçu de ce déficit d'accessibilité, nous pouvons évoquer les résultats de deux évaluations faites par Eurisles en 1997 et 1999⁴. Le travail d'Eurisles a consisté à analyser les conditions de déplacement d'un semi-remorque entre Maastricht (centre de l'Europe) et les capitales des régions périphériques européennes, continentales et insulaires. L'analyse s'est faite en termes de temps de transport et de coût. Le handicap d'accessibilité suggéré par l'éloignement physique a été confirmé par les observations empiriques. Pour les deux critères retenus, Eurisles a montré que la situation des régions périphériques était, comparativement à celle des régions continentales centrales, particulièrement défavorable. 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. Derrière ces désavantages relatifs, plusieurs caractéristiques des territoires périphériques ont été mises en exergue par Eurisles : la distance à parcourir, la rupture maritime, la faiblesse des flux, la concurrence réduite entre transporteurs, la faible fréquence des services maritimes, le déséquilibre des échanges, etc. Peu ou prou, ces différents éléments d'appréciation renvoient à une offre de transport que l'on peut qualifier de déficiente. Cette déficience a des fondements principalement économiques. C'est parce que le marché des transports extérieurs des îles n'est généralement pas porteur que l'offre qui lui est associée se révèle étriquée. Les faibles perspectives de rentabilité associées à l'exploitation des liaisons insulaires n'incitent évidemment pas les transporteurs, maritimes ou aériens, à proposer une offre de service étoffée.

Mais cette déficience a également des fondements politiques ou institutionnels. Jusqu'à ce jour, les autorités publiques ont toujours choisi de ne financer que des services de transport nationaux. Derrière ces choix nous pouvons sans doute percevoir le souci de réserver les fonds publics nationaux à des activités dont les retombées économiques sont exclusivement nationales. Nous pouvons aussi percevoir les effets de la réglementation européenne qui consacre le pouvoir des États sur l'organisation des activités de service

⁴ Ces deux années de référence sont relativement éloignées et peuvent logiquement conduire à penser que les conclusions des études considérées sont désormais caduques. Nous sommes toutefois incités à ne pas valider cette critique. Les éléments énoncés par Eurisles pour expliquer l'origine des déficits d'accessibilité sont toujours observables et leur expression ne semble pas avoir perdu de la vigueur.

public⁵. Cette seconde observation n'est évidemment pas sans lien avec la précédente, elle repose incontestablement sur les mêmes motivations "frileuses". De fait, dans leur configuration actuelle, les services de transport des îles qui font l'objet de notre réflexion frappent par leur faible envergure géographique. Ainsi, dans le domaine du transport maritime, si ces îles sont assez bien reliées aux ports continentaux de leur pays d'appartenance, elles sont pratiquement sans lien avec les ports des pays voisins. Seule la Corse fait quelque peu exception en bénéficiant de liaisons régulières et à l'année avec certains ports italiens proches (Savone et Livourne en relation principalement avec Bastia). Dans le cas du transport aérien, la prédominance des liaisons avec les destinations nationales est également observable même si elle est moins prononcée⁶.

La faible accessibilité des îles est également observable du point de vue des conditions de transport inter-îles. Pour se rendre d'une île à une autre, les temps et les coûts de transport sont relativement élevés. Ce constat s'explique 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 (liaison entre Bonifacio et Santa Teresa) et le second la Sardaigne et la Sicile (liaison entre Cagliari et Palerme). A ce jour, les îles Baléares ne sont concernées par aucune liaison en direction ou en provenance des autres îles méditerranéennes. De la même manière, la Corse et la Sicile ne sont pas reliées directement par la voie maritime. En ce qui concerne le transport aérien, les voyages inter-îles nécessitent généralement le recours à trois services (un service entre l'île et le continent national, un service entre le continent national et le continent du pays voisin, un service entre le continent du pays voisin et l'île voisine) et induisent l'obligation d'effectuer deux escales continentales (une escale sur le continent national et une escale sur le continent du pays voisin). En termes de temps de transport, un tel cheminement se révèle évidemment très pénalisant. En plus du temps de déplacement associé aux services de transport successifs, il convient d'ajouter les temps d'attente lors des escales continentales. Du point de vue tarifaire, le déplacement inter-îles se révèle également assez peu accessible. La succession des trois vols entraîne un coût pour le passager extrêmement élevée surtout si on le rapporte à l'éloignement effectif des territoires insulaires, en moyenne relativement faible.

2.2. - L'objectif d'intégration des îles dans les réseaux de transport méditerranéens

Le rapprochement des constats effectués à propos de l'organisation des transports en réseau et de ceux relatifs à la déficience de l'offre de transport extérieur des îles, nous ouvre une piste de réflexion intéressante pour envisager de façon favorable l'évolution de l'accessibilité des territoires insulaires. Plus exactement, il nous semble que cette accessibilité pourrait être notablement améliorée si les liaisons insulaires étaient mieux insérées dans les réseaux de transport qui irriguent la Méditerranée. Ces réseaux sont actuellement nombreux et relativement denses. Ils passent à proximité des territoires insulaires mais ne s'y arrêtent que rarement. Une accroche insulaire à ces réseaux serait parfaitement en adéquation avec la logique de raisonnement qui fonde la politique des autorités communautaires en matière de réseaux transeuropéens de transport (RTE). Selon cette logique, pour qu'ils puissent produire un effet positif sur l'accessibilité des espaces non seulement centraux mais aussi périphériques, les RTE doivent être bien raccordés aux réseaux régionaux et locaux de transport classique. Il convient donc de concevoir les deux types de réseaux, primaires et secondaires, « en connexion afin d'assurer les continuités indispensables et d'atténuer un risque de polarisation renforcée de l'espace, tout en

⁵ Du point de vue réglementaire, le traitement des aides publiques aux services de transport a évolué. Le subventionnement de liaisons internationales, maritimes ou aériennes, est désormais admis par la réglementation européenne.

⁶ Dans le cas des îles Baléares le constat perd une grande part de sa validité en raison d'une forte ouverture des aéroports insulaires en direction de destinations nord européennes.

améliorant l'attractivité et la compétitivité des régions et des villes ainsi desservies » (GEM, op. cit., p. 20). Dans le cas des îles méditerranéennes, les connexions dont il est question doivent nécessairement s'opérer indépendamment des limites géographiques nationales. Comme le souligne Roudier (1991), 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 et de la zone. 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).

L'objectif d'une meilleure intégration des îles dans les réseaux de transport méditerranéens nous semble surtout pouvoir être formulé dans le domaine du transport maritime. C'est incontestablement dans ce secteur d'activité que les développements potentiels sont les plus importants. De fait, depuis plus de dix ans, mais de façon de plus en plus marquée, les autorités publiques européennes souhaitent favoriser le recours du transport maritime au détriment du transport routier. Pour elles, la mise en place de liaisons maritimes capables de susciter un transfert de fret de la route vers la mer (Transport Maritime à Courte distance ou TMCD⁷) 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 diverses⁸. S'agissant plus spécifiquement du problème de l'incidence environnementale, il est clair que le transport maritime est à la fois moins énergivore et moins polluant que les autres modes de transport. Exprimés en émissions unitaires de gaz ou de particules (émission par tonne x Km), les externalités environnementales négatives des bateaux sont particulièrement faibles en raison de la capacité qu'ont ces derniers à massifier les flux. Du point de vue économique, le développement du transport maritime coïncide également avec la volonté de limiter les dépenses publiques d'investissement, car, nous le savons, pour rester fluide, le transport routier exige 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 publics⁹.

Dans le contexte méditerranéen, les perspectives de développement du TMCD semblent particulièrement favorables. Plusieurs types d'échanges commerciaux sont susceptibles de soutenir son expansion : les échanges entre les trois pays de la zone économiquement les plus importants : la France, l'Italie et l'Espagne. Les échanges organisés entre le nord de l'Europe d'une part et l'Italie et l'Espagne d'autre part. Les échanges entre l'Espagne et la partie orientale de l'Europe. Et enfin, les échanges entre l'Union Européenne (UE) et les pays tiers méditerranéens (PTM¹⁰). Avec l'application du processus de Barcelone, qui prévoit la création d'une zone de libre échange entre les pays de la Méditerranée, les trafics associés aux échanges de ce dernier type devraient normalement connaître une forte augmentation au cours des prochaines années. Tous trafics confondus, les flux de marchandises qui irriguent déjà et qui irrigueront demain le bassin méditerranéen, et qui sont potentiellement transférables vers la voie maritime, apparaissent relativement denses et sont portés par des dynamiques économiques solides.

⁷ La littérature anglo-saxonne désigne cette activité de transport maritime à l'aide du terme *Short Sea Shipping*.

⁸ Selon certaines estimations, d'ici à 2010, la congestion des routes devrait se poursuivre de façon notable et les coûts que l'on peut lui associer devraient augmenter de 142 % pour atteindre un montant évalué à 1 % du PIB communautaire (de Richemont, 2003, p. 95).

⁹ Le transfert des flux terrestres de marchandises vers les lignes maritimes restent entouré de beaucoup d'incertitudes. Pour le moment, la voie routière présente encore un avantage assez net, tant en termes de coûts que de délais d'acheminement, sur la solution maritime.

¹⁰ Les pays tiers méditerranéens englobent les pays suivants : Turquie, Israël, Algérie, Maroc, Tunisie, Syrie, Égypte, Malte, Jordanie, Chypre, Liban, Palestine.

Xavier PERALDI

SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT TRANSNATIONAL ET COOPERATION INTERRÉGIONALE :
ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION À PROPOS DE CERTAINES ÎLES DE LA MÉDITERRANÉE OCCIDENTALE

Fig. 1 : Aperçu des routes maritimes en Méditerranée occidentale



Source : www.iicgenova.it

Les observations que nous venons d'énoncer à propos du TMCD méditerranéen s'appuient sur des données relatives au seul transport de fret. Les constats que nous avons formulés antérieurement à propos de l'accessibilité des territoires insulaires reposent aussi sur des considérations portant sur le transport de marchandises. Mais ils englobent également des éléments d'appréciation ayant trait au transport de passagers. Pour rapprocher les deux types d'analyse et parvenir à identifier le TMCD comme un élément pouvant contribuer à l'amélioration de l'accessibilité des îles méditerranéennes, nous devons raisonner en considérant des services de transport capables de traiter concomitamment le fret et les passagers. Le transport roulier¹¹ s'impose alors et doit être envisagé dans une configuration mixte¹². Dans le contexte méditerranéen et insulaire ce type de transport n'apparaît absolument pas contraignant car il est déjà largement usité et convient bien aux marchandises diverses qui constituent une part importante du transport routier actuel¹³. Il présente en outre le grand avantage de faire jouer des économies de complémentarité (flux de marchandises + flux de passagers) là où les économies d'échelle (en rapport avec les flux de marchandises d'une part et les flux de passagers d'autre part) ne peuvent s'exprimer avec beaucoup d'amplitude.

De façon plus pratique, l'inscription des îles dans la logique de réseau devrait se traduire par l'ouverture de liaisons nouvelles, assurées par des navires rouliers mixtes, entre des ports insulaires et des destinations continentales internationales. Dans le cas du transport maritime, cette perspective d'évolution est évidemment bridée par des contraintes de distance¹⁴. La Sardaigne et la Sicile sont relativement éloignées des côtes françaises et

¹¹ Les navires rouliers embarquent à leur bord les véhicules (ensemble tracteur + remorque ou remorques non accompagnées) sans avoir à manipuler les marchandises transportées.

¹² Ce transport roulier mixte peut s'effectuer au moyen de car ferries ou de cargos mixtes.

¹³ Évidemment, le choix du transport roulier induit l'impossibilité de capter le trafic de conteneurs. En Méditerranée, ce trafic est important et constitue une part élevée de l'activité des grands ports du pourtour méditerranéen et de certains ports insulaires (il constitue ainsi une part non négligeable du trafic du port de Cagliari).

¹⁴ Contrairement au transport aérien, le transport maritime, beaucoup moins rapide, ne peut s'affranchir de la contrainte de distance. Des trajets maritimes longs en distance sont aussi longs en durée. Leur intérêt commercial est alors fortement compromis.

espagnoles. Les îles Baléares sont également éloignées des ports du Sud de la France et de l'Italie. C'est en fait dans le cas de la Corse que les possibilités d'action sont les plus grandes¹⁵. 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 îles¹⁶, mais elles permettraient aussi de faire profiter chacune d'elles des liaisons nationales et internationales qui alimentent les infrastructures portuaires des autres. Par le jeu des connexions, les déplacements hors des îles seraient nécessairement facilités et plus ouverts. Bien sûr, les services avec escale, désormais très fréquents dans le transport aérien, ne sont guère pratiqués dans le transport maritime. Pour ce mode de transport, les conditions techniques des escales imposent des pertes de temps qui deviennent vite très pénalisantes. On doit toutefois ajouter que ce handicap temporel est incontestablement plus évident dans le cas du transport de passagers que dans celui du transport de marchandises. On doit également signaler que les progrès constants réalisés dans le domaine des techniques maritimes de navigation, et notamment en matière de vitesse de déplacement des navires, tendent parfois à rapprocher la logique d'organisation du transport maritime de celle du transport aérien¹⁷.

3. - LES CONDITIONS DE MISE EN PLACE D'UN RÉSEAU DE TRANSPORT INSULAIRE

Si la constitution d'un réseau de transport insulaire ne s'est pas opérée spontanément c'est qu'elle se heurte à des entraves sérieuses. Ces dernières tiennent, nous l'avons déjà souligné, à l'insuffisante perspective de rentabilité des activités concernées qui n'incite pas les compagnies de transport à œuvrer en faveur de la mise en place d'un tel réseau. L'objectif d'accessibilité des territoires insulaires n'est évidemment pas une priorité pour les compagnies de transport. Pour elles, ce sont d'abord et surtout les perspectives de profit qui conditionnent les choix industriels et commerciaux. Comme l'indique un avis récent du Comité économique et social européen, « la libéralisation des mers va certainement dans le sens du concept de marché commun mais les résultats auxquels elle a abouti après sa mise en œuvre dans le domaine du cabotage maritime sont décevants, dans la mesure où les prestataires de tels navires, surtout s'ils appartiennent au secteur privé, vont privilégier les lignes rentables et délaisser les îles moins profitables, de sorte que cette évolution ne fait que hâter leur dépérissement » (Vassilaras, 2002). Un réseau insulaire de transport, incorporant les îles, ne peut donc se constituer que si les autorités publiques s'impliquent dans le renforcement des liaisons insulaires. Concrètement, cela signifie que ces autorités doivent, par le biais de la mise en place de lignes de service public, apporter aux liaisons de transport déjà existantes, les chaînons manquants qui autoriseront de nouvelles connexions et donc de nouvelles possibilités de déplacement pour les insulaires.

3.1. - Le recours nécessaire à la logique de service public

La constitution d'un réseau insulaire de transport nous semble devoir associer deux types de liaisons correspondant à deux modes de financement différents. Il s'agit d'une part de

¹⁵ Le port de Bastia en particulier, qui bénéficie déjà de plusieurs liaisons avec des ports de l'Italie du Nord (Savona, Genova, Livorno), pourrait d'avantage exploiter sa proximité des rivages italiens en diversifiant ses liaisons internationales.

¹⁶ Un tel rapprochement présenterait l'avantage de pouvoir stimuler les échanges interinsulaires dans le domaine économique mais aussi dans celui du social et de la culture. Compte tenu de la taille des territoires concernés et de leur niveau de développement, ces échanges ne pourraient évidemment atteindre des volumes très élevés. Ils pourraient toutefois être suffisamment consistants pour susciter des coopérations insulaires utiles.

¹⁷ Sur des lignes maritimes de courte distance, le service de transport de passagers peut être organisé selon la logique des navettes que les compagnies aériennes ont adoptée pour certaines liaisons à trafic élevé.

Xavier PERALDI

SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT TRANSNATIONAL ET COOPERATION INTERRÉGIONALE :
ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION À PROPOS DE CERTAINES ÎLES DE LA MÉDITERRANÉE OCCIDENTALE

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. Ces liaisons supportent des trafics relativement denses et leur financement est assuré par les seules recettes d'exploitation. 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 et requiert 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.

Cette façon de concevoir la mise en réseau des liaisons insulaires donne aux conditions d'exercice du service public de transport un rôle primordial. Nous le savons, le principe de service public a fait l'objet au cours de ces dernières années d'une profonde remise en cause. Le processus de déréglementation européen a conduit, dans de nombreuses activités, au renoncement des pratiques qui constituaient les poutres maîtresses du système traditionnel du service public (monopole d'exploitation, péréquation tarifaire, entreprise publique, etc.). Pour les autorités communautaires, l'intervention publique dans l'économie, surtout si elle contribue à l'émergence de monopoles, tend à produire des distorsions de concurrence. Par suite, ces mêmes autorités imposent que les entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général soient soumises aux règles de concurrence. Toutefois, de façon de plus en plus claire, la Commission européenne semble avoir pris conscience que le marché n'est pas toujours en mesure d'œuvrer en faveur de l'intérêt général. Elle reconnaît donc la nécessité d'accepter des entorses aux règles concurrentielles lorsque celles-ci sont de nature à faire obstacle à l'accomplissement de la mission de service public. Dès lors, tout en affirmant le libre accès au marché, les responsables communautaires estiment que ce principe ne saurait faire obstacle à l'application par les États membres de certaines clauses restrictives, pour autant que la nécessité de celles-ci soit clairement prouvée. Dans ce schéma, le service public ne doit pas avoir pour but de remplacer l'action du marché mais plutôt de pallier ses lacunes.

En fait, l'implication des autorités publiques dans le secteur des transports doit avoir pour objectif d'autoriser l'existence d'une offre de service sur certaines liaisons, alors même que les conditions de fourniture de celle-ci sont insuffisantes pour inciter les compagnies de transport à la proposer spontanément. De façon plus concrète l'implication des autorités publiques doit se traduire par la définition d'obligations de service public (OSP) et la mise sur pied de modalités de financement adaptées. La définition des OSP vise à déterminer une norme de service jugée convenable pour les usagers, tant en termes de tarifs, de fréquences, de régularité ou de capacités de sièges. Ces OSP se substituent pour partie aux lois du marché, sans les remplacer totalement ; leur mise en place est compatible avec le maintien d'un contexte de production concurrentiel. L'intervention financière, quant à elle, vise à compléter les ressources d'exploitation des compagnies de transport dont on pense qu'elles sont insuffisantes pour couvrir l'intégralité des coûts de production associés au respect des OSP. Ce soutien financier doit correspondre au strict remboursement des servitudes inhérentes à la notion de service public et ne doit pas engendrer une distorsion de concurrence illégitime.

3.2. - Un service public de transport supranational

Actuellement, au sein de l'Union européenne, le principe de service public de transport fait l'objet d'une application relativement étriquée, principalement envisagée dans une optique nationale¹⁸. Or, les réseaux de transport qui semblent en mesure d'œuvrer en faveur de

¹⁸ Même si elles restent encore relativement peu nombreuses, les liaisons internationales de service public sont beaucoup plus fréquentes dans le domaine de l'aérien que dans celui de maritime. Jusqu'à tout récemment, dans ce dernier domaine d'activité, la réglementation européenne n'envisageait même pas l'existence de telles liaisons.

l'accessibilité des îles méditerranéennes ont une configuration foncièrement internationale. Ils se structurent à partir d'infrastructures appartenant à des États différents et se déploient au moyen de liaisons chevauchant les frontières. Dès lors, pour pouvoir participer à la constitution de réseaux insulaires de transport, la notion de service public doit pouvoir s'affranchir de son carcan national.

De fait, malgré les nombreuses avancées de l'Union européenne, l'approche communautaire des services publics est encore fortement marquée par les conceptions prévalant au niveau des États. Il y a un peu plus de dix ans, Martinand (1995) indiquait que la notion même d'intérêt général, au niveau européen, n'avait pas d'existence propre. Elle n'existait et n'était utilisée qu'en référence aux conceptions retenues dans les États membres. Ce constat est toujours valable. Encore maintenant, le concept d'intérêt général communautaire s'appuie sur les intérêts généraux reconnus au préalable dans les États membres. Cette situation est très bien décrite par Gazin (1996) qui observe que « la formation de l'intérêt général communautaire s'effectue en général en deux étapes : récoltés au plan étatique, les intérêts généraux devront passer par le filtre communautaire pour devenir des intérêts reconnus par le droit communautaire ou mieux, être consacrés dans la réglementation communautaire ». Évidemment, dans le prolongement de cette manière de concevoir l'intérêt général, la définition des objectifs et le choix des moyens à mettre en œuvre pour assurer le service public s'opèrent systématiquement sous l'impulsion des États membres. Et même si les autorités communautaires exercent un pouvoir de contrôle sur les actions conduites, la maîtrise des opérations appartient toujours aux autorités nationales et à elles seules.

En déphasage avec ces dernières observations, la concrétisation de nombreux projets nécessite de pouvoir s'appuyer sur un principe de service public ayant un contenu véritablement communautaire. Cela induit le besoin de donner à la notion d'intérêt général un contenu et une portée fondamentalement européens. Dans le domaine des transports une telle exigence ne semble pas irréaliste ou démesurée. Sur les questions d'aménagement du territoire et de lutte contre les disparités régionales, les autorités communautaires ont déjà produit nombre de documents (SDEC, livres blancs, avis et rapports, etc.) qui portent en eux une idée relativement précise de l'intérêt général européen. Ainsi, la référence à la constitution d'un espace européen polycentrique doit permettre de désigner le raccordement des territoires à certains nœuds de communication comme des enjeux collectifs. De même, les conclusions du conseil de Nice (2000), en reconnaissant que les îles doivent affronter des problèmes permanents pouvant justifier des mesures spécifiques, constituent un élément extrêmement utile à la définition communautaire de la solidarité.

Corrélativement, la construction d'un service public européen de transport devrait permettre de moderniser la notion de continuité territoriale. Dans une version communautaire, celle-ci devrait toujours viser à gommer les conséquences économiques de la rupture maritime, mais elle ne devrait plus être cantonnée aux seules liaisons nationales. Elle devrait ainsi permettre d'intégrer en son sein des liaisons entre les îles et des infrastructures de transport continentales qui ne sont pas nécessairement implantées sur le même territoire national. A titre indicatif, dans le cas de la Corse, il semblerait logique que le système de continuité territoriale contribue à l'existence de dessertes maritimes entre l'île et le continent italien tout proche. De façon complémentaire, il ne serait pas déraisonnable d'étendre le principe de continuité territoriale à l'exploitation de liaisons inter-îles. Pour le moment, celui-ci est exclusivement envisagé pour assurer des liaisons entre les îles et le continent. Son application aux communications entre les îles, loin de constituer une interprétation abusive de la notion, paraîtrait plutôt en phase avec la logique communautaire d'une Europe polycentrique. En participant à une plus grande fluidité des communications physiques entre les îles, le principe de continuité territoriale pourrait contribuer à faire émerger un pôle économique insulaire, susceptible de s'insérer de façon pertinente dans le vaste ensemble des divers pôles économiques européens continentaux.

Xavier PERALDI

SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT TRANSNATIONAL ET COOPERATION INTERRÉGIONALE :
ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION À PROPOS DE CERTAINES ÎLES DE LA MÉDITERRANÉE OCCIDENTALE

3.3. - Services publics de transport et coopération internationale

La prise en compte de la logique réticulaire des activités de transport et l'envergure internationale du principe de service public de transport qu'elle induit, impliquent le besoin de faire émerger un nouveau contexte institutionnel. Outre un cadre réglementaire adapté, la mise en place et le fonctionnement d'un service public de transport insulaire nécessitent de pouvoir s'appuyer sur des institutions adaptées. Celles-ci doivent permettre la prise en charge de plusieurs missions complémentaires. Il s'agit à la fois de la définition des OSP, du contrôle des opérateurs en charge du service public et enfin du financement éventuel des activités concernées. La conduite de ces missions, déjà complexe lorsqu'elles s'inscrivent dans un cadre purement national, devient particulièrement délicate lorsqu'elles se situent dans un horizon international. En plus des difficultés techniques et économiques propres à l'organisation des activités de service public, apparaissent des obstacles découlant de la nécessité de coordonner les volontés d'action et les instruments d'intervention dans un cadre purement national, devient particulièrement délicate lorsqu'elles se situent dans un horizon international. En plus des difficultés techniques et économiques propres à l'organisation des activités de service public, apparaissent des obstacles découlant de la nécessité de coordonner les volontés d'action et les instruments d'intervention dans un cadre purement national, devient particulièrement délicate lorsqu'elles se situent dans un horizon international.

S'agissant de la capacité des entités territoriales insulaires à nouer des relations de coopérations, il convient de rappeler que ce type de relation est souvent contrarié par divers phénomènes. Parmi ceux-ci, on peut d'abord citer la concurrence que se livrent souvent les régions situées dans un même espace géographique. Dans le cas des îles méditerranéennes, cet aspect ne doit pas être négligé même s'il ne doit pas être surdimensionné. Certes, les différents territoires insulaires peuvent être considérés, au moins en partie, comme des destinations concurrentes du point de vue de l'activité touristique. Mais dans le même temps, en décidant de créer le groupement IMEDOC, les responsables politiques insulaires ont clairement affirmé leur volonté de poursuivre certains objectifs économiques et sociaux en commun. S'agissant plus spécifiquement de la question des transports, ces mêmes responsables ont même affirmé que la mise en place d'un service public de transport inter-îles constituerait une forte incitation à la coopération entre les acteurs insulaires par-delà les frontières (Cagliari, 4 mai 1998).

Un autre obstacle majeur à la coopération interrégionale provient des disparités nationales que l'on observe dans le domaine de l'organisation institutionnelle des territoires. Dans chacune des îles, le pouvoir de décision des autorités territoriales et les moyens financiers dont elles disposent ne sont pas identiques. L'élaboration de projets communs, notamment dans le domaine des transports, peut alors nécessiter des procédures administratives très diverses selon les pays, et exiger une implication plus ou moins forte des autorités nationales. Évidemment une telle diversité des procédures complique fortement les rapprochements transfrontaliers et peut freiner la mise en commun des moyens humains, techniques ou financiers des territoires. Heureusement, depuis le début des années 90, sous l'effet conjoint des politiques nationales de décentralisation et de la politique régionale de l'Union européenne (FEDER, programme Interreg) les coopérations régionales internationales ont été facilitées et ont pu se développer fortement (Fischer et Torricelli, op. cit.). Mais, un effort supplémentaire d'harmonisation des contextes institutionnels territoriaux au sein de l'Union européenne serait évidemment très favorable aux actions de coopération interrégionales.

Comme l'observe Zeitoun (2003, p. 173), « de fait, les processus de délocalisation d'actes, jusqu'ici répertoriés par leur lieu de réalisation, conduisent à entreprendre une réforme de la nomenclature des pratiques administrées en l'adaptant à cette dualisation de l'espace par le territoire et les réseaux. Dans ce dernier cas, il apparaît à l'évidence qu'une telle entreprise implique une coopération de territoires qui supportent l'ensemble de ces pratiques "réseau". Ce sont donc à des espaces communautaires de coopération à des échelles étendues que doivent se préparer les gouvernements territoriaux.... Autrement dit, la délocalisation par les réseaux implique une extension territoriale de la gouvernance à travers des coopérations entre les territoires quelle que soit leur dimension. On dépasse donc les limites physiques pour approcher l'aménagement à la fois depuis l'intérieur et depuis l'extérieur du territoire ». Malheureusement, la coopération territoriale ne bénéficie manifestement pas encore de méthodes et de pratiques bien rodées et assimilées par les décideurs. A l'instar de Musso, nous pouvons estimer que pour renforcer la gestion des

Xavier PERALDI

SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT TRANSNATIONAL ET COOPERATION INTERRÉGIONALE :
ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION À PROPOS DE CERTAINES ÎLES DE LA MÉDITERRANÉE OCCIDENTALE

solidarités et des coopérations entre acteurs et territoires, il reste à inventer et à construire des ingénieries de partenariat (op. cit., p. 24).

Concernant plus spécifiquement la conduite de l'activité de régulation du service public de transport, le principe d'une action décentralisée, mais évidemment encadrée par un corps de règles communautaires, doit être défendu. Selon cette logique, il peut paraître souhaitable de confier la tâche de régulation du service public insulaire de transport à une entité étroitement liée aux institutions insulaires impliquées dans le projet. Ainsi, en nous plaçant dans l'optique du groupement IMEDOC, il paraîtrait opportun de constituer un office des transports des îles de la Méditerranée occidentale. Cet office rassemblerait, notamment mais pas exclusivement, des représentants des collectivités territoriales insulaires et serait spécialement chargé de l'organisation et du suivi des liaisons incluses dans le service public de transport des îles. De ce point de vue, l'expérience de l'office des transports de la Corse (dont la mission est d'assurer la gestion du système de continuité territoriale) pourrait être fort utile. L'examen attentif de son bilan d'activité et de ses modalités de fonctionnement, après plus de vingt années d'existence, constituerait une source d'informations de premier ordre. Il pourrait alimenter opportunément la réflexion sur les modalités d'organisation et les prérogatives qu'il conviendrait d'attribuer à la structure interrégionale. De façon plus formelle, il est également possible de noter que l'office des transports des îles pourrait prendre la forme d'une structure relativement légère. Il ne nécessiterait sans doute pas de lourdes charges d'installation et pourrait aisément être hébergé par l'une des structures administratives des îles partenaires. En conformité avec ce que l'on observe dans de nombreuses institutions européennes, on peut aussi suggérer que cet office bénéficie d'une présidence tournante ; chacune des îles, à tour de rôle, ayant le privilège de le piloter.

CONCLUSION

Au sein de l'union européenne, l'incidence des frontières nationales et régionales sur l'organisation des activités économiques apparaît de plus en plus faible. Les flux de marchandises, de personnes et d'informations ne cessent de s'intensifier et de se diversifier. Ils s'inscrivent désormais dans un cadre spatial qui déborde largement les limites administratives qui ont pendant longtemps ordonné la vie des territoires. En relation directe avec ce phénomène économique-géographique, les activités de transport évoluent et se transforment. Elles tendent de façon accrue à s'organiser selon des logiques de réseaux et sur la base de déterminants davantage économiques et de moins en moins politiques. Cette primauté de l'économique sur le politique ne signifie évidemment pas que les décideurs publics, nationaux ou territoriaux, ne pèsent plus sur les évolutions observées dans le secteur des transports. En raison de leurs caractéristiques intrinsèques et de leur incidence stratégique sur l'organisation et le développement des activités économiques, les activités de transport font toujours l'objet d'une attention particulière de la part de la puissance publique. Mais cette implication ne peut plus être envisagée dans l'optique étroite des nations ou des territoires. Elle doit nécessairement s'inspirer des contraintes économiques contemporaines et embrasser un horizon géographique étendu. C'est sur la base de ces considérations qu'il paraît impérieux d'envisager les activités de service public de transport dans une optique internationale. Bien sûr, certaines activités de transport ont déjà bien progressé dans cette voie (c'est le cas notamment du transport aérien). Mais, dans beaucoup d'autres domaines (c'est le cas du transport maritime) la pratique relève encore davantage de l'exception que de la norme. Il est temps de passer à une nouvelle étape dans l'usage du service public de transport en favorisant la mise en place de liaisons transnationales. Sans doute cela exige encore un effort au niveau européen pour clarifier les objectifs que l'on doit associer à ces services et préciser les modalités pratiques de leur mise en œuvre. Mais cela exige surtout une coopération plus étroite entre les décideurs nationaux et territoriaux pour surmonter les difficultés inhérentes aux opérations conduites par-dessus les frontières. Cette coopération plus aboutie doit évidemment s'appuyer sur des pratiques institutionnelles nouvelles et pertinentes. Elle doit également être nourrie par

Xavier PERALDI

SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT TRANSNATIONAL ET COOPERATION INTERRÉGIONALE :
ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION À PROPOS DE CERTAINES ÎLES DE LA MÉDITERRANÉE OCCIDENTALE

une volonté politique forte. Dans un cas comme dans l'autre, les raisons d'espérer semblent malheureusement moins nombreuses que les raisons de s'inquiéter. Les initiatives transfrontalières sont encore quantitativement limitées et, trop souvent, leur développement n'apparaît pas comme une priorité. Le cas du transport entre les îles de la Méditerranée occidentale que nous venons de traiter en est un bel exemple. Alors même que les décideurs publics de ces îles ont déclaré de façon officielle leur volonté d'améliorer les communications entre leurs territoires, aucune action transfrontalière d'envergure n'a été engagée en ce sens.

BIBLIOGRAPHIE :

- BEAUCHET B, GHADDAB E., 2007, Quelles remises en cause des effets territoriaux classiques dans le cadre de l'implantation des superstructures touristiques et portuaires, XLIII^{ème} Colloque de l'ASRDLF, Grenoble-Chambéry, 11-13 Juillet.
- BEAUCHET B., REYNAUD CH., 2005, Transports en Méditerranée : dix ans après Barcelone, nouveaux enjeux et politique, *Transports*, n° 430, mars-avril, pp. 82-95.
- BONNAFOUS A., 1993, Circuler en 2000-2010, in BONNAFOUS A., PLASSARD F., VULIN B. (sous la direction de), *Circuler demain*, DATAR/édition de l'aube, pp. 9-28.
- BURMEISTER A. et COLLETIS-WAHL C., 1997, Les interactions production - transport - espace : quelles logiques de proximité ?, *RERU*, 3, 363-386.
- CEMT, 2002, Transport et développement économique, Table Ronde 119, OCDE.
- Commissariat Général du Plan, 1997, *Économie et territoires*, La Documentation Française.
- CHOAY F., MERLIN P., 2003, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, PUF.
- CROZET, Y., 2005, Services de transport et réseaux : tendances territoriales et offre d'infrastructure pour la cohésion sociale, *Projet Orate*, Évaluation de la tâche 1.2.1.
- CROZET Y., 2002, La croissance économique et les réseaux : au-delà de la nostalgie, vers une recomposition des mythes, in MUSSO P. (Dir.), *Le territoire aménagé par les réseaux*, Datar, Ed. de l'aube, pp. 31-54.
- CROZET Y. et MUSSO P., 2003, *Réseaux, services et territoires: horizon 2020*, Datar/édition de l'aube.
- DREWE P. et JOIGNAUX G., 2002, Réseaux et territoires: retour vers quelques mythes, in MUSSO P. (Dir.), *Le territoire aménagé par les réseaux*, Datar/édition de l'aube.
- Eurisles, 1997, Indicateurs statistiques des disparités régionales engendrées par l'insularité et l'ultra périphéricité.
- 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, pp. 131-150.
- GAZIN F., 1998, La conception communautaire de l'intérêt général dans le Droit des services publics,
- SIMON D. et KOVAR R. (eds), Services publics et Communauté européenne : entre l'intérêt général et le marché, Actes du colloque de Strasbourg, La documentation française.
- GÉRARD-VARET L-A. et MOUGEOT M., 2001, L'État et l'aménagement du territoire, in Conseil d'Analyse Économique, Aménagement du territoire, La documentation française, pp. 45-110. Groupe d'Étude 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 Géo économie, 5, pp. 11-17. Institut française de la mer, 2002, Le développement du cabotage européen : le short sea shipping, une solution d'avenir, IFM.
- JOIGNAUX G., 1997, L'approche des relations entre infrastructures et territoires : retours sur la théorie et les méthodes, in BURMEISTER A. et JOIGNAUX G., Infrastructures de transport et territoires : approches de quelques grands projets, L'Harmattan.
- MARTIN PH., 1997, Convergence et politique régionale en Europe, La lettre du CEPII, juillet.
- MARTINAND C., 1995, La régulation des services publics : concilier équité et efficacité, Commissariat général du plan, Éditions ASPE Europe.
- MUSSO P., 2002, Le territoire aménagé par les réseaux, Datar/édition de l'aube.
- OFFNER J-M. et PUMAIN D., 1996, Réseaux et territoires, éditions de l'aube.
- OFFNER J-M., 1993, Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique, L'Espace géographique, n° 3, pp. 233-242.
- PLASSARD F., 1998, La mobilité induite par les infrastructures, Table ronde 105, CEMT.
- PLASSARD F., 2003, Transport et territoire, Predit, La documentation française.
- ROUDIER J., 1991, Cabotage européen, dessertes insulaires et échanges avec les pays de l'UMA, in
- SAVY M., 1998, TIC et territoire, le paradoxe de la localisation, les Cahiers Scientifiques des transports, n° 33, pp. 129-146.
- 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/édition de l'aube.
- TOURRET P., 2003, Le transport maritime intra-européen, quelles logiques pour quelles perspectives, Isemar, Note de Synthèse, n° 53.
- VASSILARAS M., 2002, Le prolongement des réseaux transeuropéens en direction des îles européennes, Avis du Comité économique et social, Bruxelles.
- VELTZ P., 2002, Des lieux et des liens, Éditions de l'aube.
- ZEITOUN J., 2003, La nécessaire prise en compte d'une représentation multiple, in CROZET Y. et MUSSO P., Réseaux, services et territoires, DATAR/édition de l'aube.

Xavier PERALDI

SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT TRANSNATIONAL ET COOPERATION INTERRÉGIONALE :
ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION À PROPOS DE CERTAINES ÎLES DE LA MÉDITERRANÉE OCCIDENTALE