



Munich Personal RePEc Archive

The possible Role of the Coastal Shipping in the Economic Development of the Southern Europe: Toward a Polarized Organization

Sambracos, Evangelos

University of Piraeus

2002

Online at <https://mpra.ub.uni-muenchen.de/52423/>
MPRA Paper No. 52423, posted 23 Dec 2013 23:42 UTC

LE RÔLE POSSIBLE DU CABOTAGE MARITIME DANS LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DE L'EUROPE DU SUD: VERS UNE ORGANISATION POLARISEE ?

E. SAMBRACOS

Professeur Associé

UNIVERSITE DU PIREE - GRECE
DEPARTEMENT DES ETUDES MARITIMES
tel. (+30) 10.4142529 e-mail: sambra@unipi.gr

1. Introduction

On peut constater qu'il existe des disparités considérables en matière de croissance économique entre les différentes régions de l'Europe. Le problème des inégalités régionales des pays de l'Europe occidentale a fait l'objet d'études par l'ONU dès le début des années 50¹. Il s'est révélé que les régions les moins développées se situaient dans les pays les plus éloignés, à la périphérie de l'Europe et notamment dans l'extrémité nord de la Scandinavie, dans le nord et l'ouest de l'Angleterre, dans le sud-ouest de la France et dans la totalité de l'Europe du Sud et de la péninsule ibérique². Le Sud européen est classé comme objectif numéro un du développement puisqu'il comprend plusieurs pays (la Grèce, le Sud de l'Italie, l'Espagne, le Portugal) qui sont caractérisés par la présence de régions marquées par un retard économique (*lagging regions*) au sein de l'Union Européenne. Il s'agit de régions où le PIB par tête est au moins de 25% en dessous de la moyenne de l'Union³. Le pôle de développement de l'Europe, c'est-à-dire le noyau «traditionnel» pour l'industrie, est situé dans le nord et le centre, et se caractérise aussi par ses capacités à profiter des chances qui se présentent dans des domaines en développement tels que les services financiers et économiques, le tourisme. Ainsi la recherche de la convergence ou de la cohésion économique est devenue une question cruciale pour l'Union: c'est une priorité immédiate.

Afin de minimiser les disparités entre le Nord et le Sud, une stratégie qui pourrait être adoptée est celle de créer un pôle de développement dans le Sud européen, en renforçant une activité existante importante comme le transport de marchandises par la voie maritime entre l'Italie, la Grèce, l'Espagne et le Portugal. Bien sûr il faudrait beaucoup de temps pour que la stratégie qui vient d'être évoquée aboutisse à la création d'un pôle de développement compétitif vis-à-vis de celui du Nord. Mais la mise en place de cette stratégie devrait contribuer à la formation d'un espace de forte interdépendance pouvant fonctionner aussi comme une périphérie de planification et répondant surtout aux critères d'homogénéité, en ce qui concerne les régions qui la constituent.

La satisfaction de la condition ci-dessus influencerait dans un sens positif le processus de convergence et de cohérence à l'intérieur de l'espace européen, puisque l'existence de complémentarités entre le réseau de transports européens et les transports maritimes qui relieront les régions éloignées entre elles et avec le centre, entraînera la diffusion du développement (effet par expansion) dans la région du Sud Européen.

2. Raisons pour l'adoption de la navigation à courte distance (*Short Sea Shipping*) en tant que moyen pour la création d'un pôle de développement dans le Sud Européen

Les raisons qui pourraient justifier l'idée que la NCD (Navigation à Courte Distance) entre les pays du Sud européen constitue un facteur favorable pour le développement économique (et par conséquent pour la cohésion interne de cette région) sont les suivantes:

- a. La congestion dans le noyau central de l'Europe,
- b. La politique de l'U.E.,
- c. Les transactions commerciales entre les pays du sud européen,
- d. Les événements géo-politiques dans la région des Balkans et particulièrement dans l'ex Yougoslavie.

2.1. La congestion dans le noyau central de l'Europe

Suivant l'appréciation de la Commission Européenne, au cours de la décennie à venir, la demande en transport va continuer à augmenter. En ce qui concerne le transport commercial, et particulièrement le transport de marchandises, on en attend une augmentation du trafic de l'ordre de 5% par an dans les années 90⁴. En outre, l'insuffisance et la répartition discutable des investissements en nouvelles infrastructures terrestres (qui vont surtout au mode routier), ont abouti à la création ou encore à l'aggravation de la congestion dans le centre économique surpeuplé de l'Europe.

Ainsi, étant donné l'insuffisance des infrastructures de transport dans les régions encombrées face à l'augmentation du trafic, et étant donné aussi la réaction de plus en plus négative de la population envers de nouveaux travaux d'infrastructures dans ces régions, la recherche de solutions alternatives constituera une question dominante pendant la décennie en cours. Par conséquent, dans le futur prévisible, les transports de produits par voie d'eau (fluviale et maritime) vont présenter une augmentation impressionnante en volume dans le «cadre géographique» de l'Union. D'ailleurs, cette nécessité a déterminé les lignes d'action de l'U.E., celle-ci s'orientant vers l'adoption de décisions qui vont encourager tous les transports en général, sauf les transports routiers, c'est-à-dire les transports maritimes, fluviaux et ferroviaires.

Si l'on prend l'exemple de la Grèce, comme le montre le tableau ci-dessous, on note que les plus grands bénéficiaires (en millions de dollars) provenant d'exportations, pendant les dernières années, ont découlé du commerce avec des pays de l'Europe du Nord et de l'Europe centrale plutôt qu'avec les pays du Sud européen (à l'exception de l'Italie qui est, après l'Allemagne, le meilleur «client» pour les produits grecs). Notamment en 1992, 1993 et 1994, les exportations grecques en direction de la France, du Benelux, de la Hollande, de l'Allemagne, du Royaume-Uni et de l'Autriche, représentaient respectivement 74,9%, 78,4% et 76,5% de la valeur totale des exportations vers les pays qui figurent dans le tableau 1 :

TABLEAU 1
Valeur des exportations grecques (en millions de \$ USA)

Pays	1992	1993	1994
France	398	321	342
Benelux	120	66	76
Hollande	138	114	127
Allemagne	1580	1390	1354
R.U.	412	329	335
Autriche	77	48	52
Italie	796	559	588
Portugal	14	15	19
Espagne	104	52	96
TOTAL	3639	2894	2984

Source: Banque de la Grèce, Div. de la Recherche Economique, « Bulletin Statistique Mensuel» vol.LX, No 9, sept.1995

Tout ceci montre de façon claire la réalité existante en ce qui concerne la planification de base du système des transports en Grèce. Ainsi, jusqu'à aujourd'hui, l'infrastructure des transports et notamment celle des réseaux routiers est principalement orientée sur l'axe Nord-Sud, puisque cet axe procure aux produits grecs l'accès aux marchés principaux de l'Europe.

Mais à cause de la congestion qui s'est créée sur les axes routiers de l'Europe et des événements récents en ex-Yougoslavie ainsi que de son démembrement, le rétablissement de liaisons non entravées de la Grèce avec les pays de l'Union Européenne se révèle primordial et impératif, ce qui peut être obtenu au moyen du cabotage maritime (*short-sea-shipping*).

2.2. La politique de transport de l'U.E.

Si nous avons noté que les routes de l'Europe sont véritablement à la limite de leurs possibilités, en même temps l'aggravation de la pollution atmosphérique à cause de l'explosion de la circulation routière est devenue étouffante. Certains pays européens se servent sous un aspect tout à fait nouveau des transports par voie d'eau pour relier entre elles leurs régions (par exemple en Italie entre les régions du Nord et du Sud, et en Espagne où le transport des produits se fait par bateau du nord du pays

vers l'Europe du Nord). Par ailleurs dans les années à venir, on attend une augmentation considérable du taux de participation de la voie d'eau (maritime et fluviale) dans les transports nationaux et intracommunautaires, taux qui actuellement est relativement bas (12% des transports se fait par la mer et 4% par les fleuves et canaux, contre 78% par la route et 6 % par le chemin de fer). Parmi les 10 milliards de tonnes des transports intracommunautaires en 1990, il est certain qu'en promouvant une politique d'encouragement aux acheminements maritimes et fluviaux, le taux des transports par la voie d'eau pourrait même doubler, ce qu' a bien souligné un rapport à la Commission européenne⁵.

La nécessité de diminuer les inégalités existantes entre le centre et la périphérie a imposé à la Communauté l'idée qu'en dehors du développement des axes transeuropéens, on doit donner une plus grande importance à la liaison des périphéries éloignées avec le réseau de transport principal intégré, sans oublier le développement des liaisons maritimes des périphéries éloignées entre elles-mêmes (le cas de la Grèce, de l'Espagne, de l'Italie du sud et du Portugal). On donne une attention spéciale à la liaison de la Grèce avec le marché de l'Union par la voie maritime vers l'Italie dans le cadre des transports combinés, et on considère la Grèce comme une plaque tournante des réseaux routiers et maritimes entre la Communauté et le Moyen Orient. On doit aussi noter que la Commission souligne les possibilités suivantes quant à la promotion des transports maritimes:

- i. Le développement des installations portuaires le long des côtes de la Méditerranée et de l'Atlantique peut être étudié dans la perspective du développement de certaines économies régionales.
- ii. De courtes routes maritimes devraient être créées en tant qu'alternatives à certains itinéraires terrestres (par exemple, de la péninsule ibérique vers l'Europe du Nord, de la Grèce vers l'Italie et l'Espagne, etc).
- iii. Les liaisons maritimes peuvent s'améliorer dans le cas des pays de la périphérie comme la Grèce et l'Irlande.

Ainsi, pour l'Europe du Sud, les problèmes de transport ne se situent pas seulement dans les relations avec l'ensemble du marché européen, mais dans les échanges entre eux.

2.3. Les échanges commerciaux entre les pays de l'Europe du Sud.

Les tableaux suivants représentent les transactions commerciales entre l'Italie, la Grèce, l'Espagne et le Portugal (par mode de transport), en ce qui concerne les importations et les exportations de chaque pays de et vers les autres, en quantité (Q en 1000 T) et en valeurs (V en Mio ECU). L'année de référence est 1993, selon les données les plus récentes d'Eurostat (EUROSTAT «External Trade by mode of Transport», Luxembourg 1995).

TABLEAU 2
Importations - Exportations de la Grèce_

A) Importations

PAYS	TOTAL		MER		FER		ROUTE	
	Q	V	Q	V	Q	V	Q	V
ITALIE	3449	963	3034	473	4	1	398	456
PORTUGAL	18	23	12	9	0	0	5	13
ESPAGNE	646	137	628	75	0	1	18	41

B) Exportations

PAYS	TOTAL		MER		FER		ROUTE	
	Q	V	Q	V	Q	V	Q	V
ITALIE	1866	2579	1045	523	8	12	809	1933
PORTUGAL	97	69	93	48	0	1	4	20
ESPAGNE	560	413	462	242	3	22	95	132

TABLEAU 3
Importations - Exportations de l' Espagne

A) Importations

PAYS	TOTAL		MER		FER		ROUTE	
	Q	V	Q	V	Q	V	Q	V
GRECE	474	504	438	382	0	0	34	98
ITALIE	3564	4274	1634	1313	40	52	1883	2833
PORTUGAL	4877	3679	1712	190	123	301	3050	3124

B) Exportations

PAYS	TOTAL		MER		FER		ROUTE	
	Q	V	Q	V	Q	V	Q	V
GRECE	967	120	938	73	13	0	17	29
ITALIE	3631	6282	1744	406	71	159	1812	5497
PORTUGAL	3393	1888	333	84	67	37	2978	1745

TABLEAU 4
Importations - Exportations de l' Italie

A) Importations

PAYS	TOTAL		MER		FER		ROUTE	
	Q	V	Q	V	Q	V	Q	V
GRECE	2224	2634	1742	923	5	11	464	1571
ESPAGNE	3281	5581	1341	409	36	148	1899	4805
PORTUGAL	1310	1788	918	266	5	18	321	1413

B) Exportations

PAYS	TOTAL		MER		FER		ROUTE	
	Q	V	Q	V	Q	V	Q	V
GRECE	3543	953	3204	537	4	1	333	391
ESPAGNE	3716	4698	1737	1133	78	509	1818	2943
PORTUGAL	459	393	220	44	5	2	228	333

TABLEAU 5
Importations - Exportations du Portugal

A) Importations

PAYS	TOTAL		MER		FER		ROUTE	
	Q	V	Q	V	Q	V	Q	V
GRECE	17	30	11	15	0	0	6	14
ESPAGNE	4947	3757	1624	215	192	405	3126	3081
ITALIE	874	1951	470	161	8	21	389	1680

B) Exportations

PAYS	TOTAL		MER		FER		ROUTE	
	Q	V	Q	V	Q	V	Q	V
GRECE	60	59	56	40	0	0	4	18
ESPAGNE	3282	1768	321	76	45	53	2915	1631
ITALIE	352	403	91	27	1	0	260	364

Quantités Q en 1000 T, valeurs V en Mio ECU.

On peut constater que souvent les statistiques ne correspondent pas entre elles. Par exemple les exportations d'un pays vers un autre ne s'identifient pas si on les lit dans le sens contraire, c'est-à-dire les exportations d'un pays A vers un pays B ne correspondent pas aux chiffres que le pays B donne comme importations du pays A. Ceci est dû au fait que chaque pays donne ses propres statistiques à EUROSTAT ainsi qu'à l'existence d'autres modes des transport.

Source : EUROSTAT «External Trade by mode of Transport», Luxembourg 1995

Des tableaux ci-dessus on est conduit aux conclusions suivantes:

1. Il existe un volume important d'échanges commerciaux entre les quatre pays du Sud européen.
2. Dans ces échanges, les transports maritimes et routiers sont dominants par rapport aux transports ferroviaires, comme le suggère la géographie de ces trois péninsules.
3. Les transports maritimes sont particulièrement dominants dans les échanges de la Grèce avec les autres pays sud européens. De son côté, la route assure l'essentiel des flux entre l'Espagne et le Portugal, comme on pouvait s'y attendre. En revanche, les échanges entre les pays de la péninsule ibérique et l'Italie sont répartis de façon plus équilibrée entre la route et la voie maritime.

Cela dit, il reste que les transports maritimes à l'intérieur de l'Europe du Sud ont acquis une importance considérable dans les échanges commerciaux, ce qui confirme l'idée qu'ils peuvent jouer un rôle très utile dans la connection de la périphérie avec elle-même et avec le centre. Il peut en résulter des économies externes significatives favorisant la convergence des économies de l'Europe et par conséquent la cohésion économique que tous les pays de l'U.E. désirent.

2.4. Les données géopolitiques dans les Balkans et notamment en ex-Yougoslavie.

Après les événements récents (c'est-à-dire après 1991), et surtout après la dissolution de l'ex-Yougoslavie, la communication continentale entre la Grèce et les autres pays de l'U.E. est devenue problématique dans l'espace des Balkans. Même après la pacification obtenue dans la région, l'augmentation du nombre des frontières

que les transporteurs doivent désormais traverser constitue un obstacle considérable pour la remise en service des transports routiers et ferroviaires sur l'axe Nord-Sud. Ainsi, le corridor adriatique constitue une solution alternative intéressante quant à la liaison de l'U.E. avec la Grèce. De même, la Méditerranée offre une solution facile pour la liaison de la Grèce avec le reste du Sud Européen.

En particulier, le corridor Adriatique-Mer Ionienne, qu'entourent actuellement six pays (la Grèce, l'Italie, l'Albanie, la Serbie-Montenegro, la Croatie et la Slovénie) ayant une population totale de 94,1 millions d'habitants, sera de toute évidence une région d'intérêt primordial pour l'U.E. Par conséquent, ce corridor maritime devra comporter un système portuaire complet, et les infrastructures continentales pour la liaison avec les grands réseaux de transports devront être renforcées pour la promotion des transports combinés.

Si le cabotage maritime méditerranéen doit être développé, comment peut-il s'organiser ? Ne faudrait-il pas envisager une organisation polarisée ?

3. L'approche du point de vue du «développement polarisé»

La thorie de la polarisation, en tant que thorie de base pour le développement régional, acquiert ici une grande importance, et sa valeur spécifique provient du fait qu'elle désigne de façon claire les conditions dans lesquelles peut se réaliser un développement régional accru. En ce sens, la thorie du pôle de développement est un concept stratégique⁶.

Ce concept du pôle de développement est intimement lié aux noms de F. Perroux⁷ et de J. Boudeville⁸. Il part de la considération d'une unité de production «clé», localisée à l'intérieur d'une région qui est en retard du point de vue économique, et qui engendre un ensemble d'effets de polarisation et de développement autour d'elle, et en particulier:

- a. des effets de multiplication du revenu,
- b. des effets d'input-output directs et indirects,
- c. des effets liés à des avantages régionaux et dûs à la présence d'une offre d'infrastructures et de capital social,
- d. des effets d'imitation et d'apprentissage.

Boudeville⁹ a proposé l'idée de la planification régionale autour d'espaces polarisés. D'après lui, afin de faciliter la rationalité dans la prise de décisions et d'atteindre leur efficacité maximale, la région de planification doit être la plus interdépendante possible. Cette région d'interdépendance est la région polarisée. Donc, la région de planification doit s'appuyer à ses débuts sur des espaces polarisés existants.

La formation de régions de planification facilite la détermination des directions principales de la politique qui assure un développement régional équilibré.

Celui-ci, à son tour, met en place les conditions appropriées pour l'atteinte de la cohésion.

On devrait signaler ici que dans le cas du Sud européen, qui est constitué de régions périphériques constituant un ensemble, le concept de développement polarisé le plus approprié à utiliser est de nature géographique¹⁰. Pour ce type de périphérie on propose une variation combinant les concepts de pôle de développement opérationnel et géographique, désignée par le terme de «pôle de développement fonctionnel localisé». On note aussi que, même si l'établissement d'un groupe de branches variées joue un rôle important, il n'est pas le seul facteur qui pourrait constituer le point de départ pour la procédure du développement. Un port ou un projet industriel de grande envergure pourrait de même stimuler la procédure de polarisation.

En ce qui concerne la possibilité de développer une région, la théorie suggère¹¹ que si une région donnée ne dispose pas d'un centre de l'ordre de 50.000 habitants approximativement, possédant une structure économique adéquate favorisant l'initiative locale, ou si le développement de la région demande des coûts élevés, alors la solution devrait être recherchée en dehors de cette région.

4. Description de la polarisation

Après avoir présenté les raisons qui s'accordent toutes pour souligner que les transports maritimes, à l'intérieur de l'espace géographique concerné, peuvent créer les conditions d'une concentration polarisée dont le pôle de développement ainsi formé aura des effets bénéfiques pour l'ensemble de cette périphérie du Sud de l'Europe, nous nous proposons maintenant de décrire cette polarisation. Les deux éléments principaux de la polarisation sont l'interdépendance et la hiérarchie¹². L'interdépendance sera présentée à l'aide d'un tableau montrant la valeur des importations et des exportations par la voie maritime (en Mio ECU) telles qu'elles ont été réalisées entre les quatre pays méditerranéens de l'U.E. Par ailleurs, afin de présenter la hiérarchie, il faudra déterminer l'orientation et le volume des échanges existants, c'est-à-dire des importations et des exportations par mer entre la Grèce, l'Italie, l'Espagne et le Portugal.

TABLEAU 6
Importations - Exportations par la voie maritime

pays import.⇒ ↓ pays export	GRECE	ITALIE	PORTUG.	ESPAGNE	Tot.Export.
GRECE	-	923	15	382	1320
ITALIE	473	-	161	1313	1947
PORTUGAL.	9	266	-	190	465
ESPAGNE	75	409	215	-	699
Tot.Import	557	1598	391	1885	4431

Année 1993 (en Mio ECU)

Source: Traitement de données du tableau EUROSTAT: «Commerce extérieur par mode de transport» Luxembourg, 1995.

Partant des éléments du tableau ci-dessus, on peut déterminer la polarisation soit par les données des importations, soit par les données des exportations. Pour cette raison on a construit les tableaux suivants (7 et 8), dans lesquels on peut voir les maxima des importations et des exportations effectuées par ces quatre pays par la voie maritime. Ces tableaux peuvent nous montrer quel est le pays qui domine comme fournisseur de tous les autres.

a. Polarisation en Europe du Sud au moyen des importations dominantes pour chaque pays

TABLEAU 7

	1	2	3	4
1		923		
2	473			1313
3				
4			215	

1: Grèce

2: Italie

3: Portugal

4: Espagne

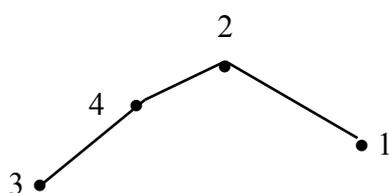
On constate que c'est l'Italie qui est le fournisseur principal des importations dominantes pour chacun des quatre pays. Il est vrai que la Grèce est aussi son fournisseur principal, mais ces importations de l'Italie proviennent d'un pays à dimensions économiques moindres du point de vue du commerce extérieur (tableau 6), puisque

$$M_{(\text{GRECE})} = 557 < M_{(\text{ITALIE})} = 1598 \quad (M = \text{importations}).$$

On constate aussi que l'Espagne est un fournisseur intermédiaire pour le Portugal, puisque les plus importantes importations du Portugal, sont en provenance de l'Espagne, mais les plus importantes importations de l'Espagne proviennent de l'Italie. Donc, l'Italie peut être considérée comme le pôle dominant, et le Portugal comme le pôle satellite de l'Espagne. A leur tour l'Espagne et la Grèce sont des satellites de l'Italie.

La polarisation existante peut être représentée à l'aide du diagramme ci-dessous. Nous avons pris en compte les axiomes de la représentation diagrammatique, selon lesquels¹³ :

- Un pôle est considéré dominant lorsque son flux le plus important se dirige vers un pôle de moindre importance.
- Si un pôle 2 est le pôle satellite d'un autre pôle 1 et si un pôle 3 est le pôle satellite du pôle 2, alors le pôle 3 est un pôle satellite du pôle 1.



b. Polarisation en Europe du Sud au moyen des exportations dominantes pour chaque pays

TABLEAU 8

	1	2	3	4
1		923		
2				1313
3		266		
4		409		

1: Grèce

2: Italie

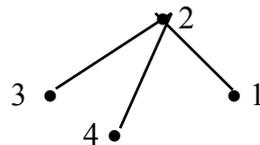
3: Portugal

4: Espagne

Suivant le tableau ci-dessus, qui comporte les flux des exportations par la mer les plus importants pour chaque pays, le plus gros volume des exportations de la Grèce, est acheminé vers l'Italie, celui de l'Italie vers l'Espagne, celui du Portugal vers l'Italie et celui de l'Espagne vers l'Italie. Pour les mêmes raisons que nous avons précédemment expliquées (polarisation par les importations), l'Italie est considérée comme le pôle dominant, malgré le fait que la Grèce est son fournisseur principal (ses exportations proviennent d'un pays à dimensions économiques moindres du point de vue du commerce extérieur (tableau 6), puisque :

$$X_{(\text{GRECE})} = 1320 < X_{(\text{ITALIE})} = 1947 \quad (X = \text{exportations})$$

La hiérarchie existante est montrée par le diagramme suivant:



5. Délimitation de la Région Polarisée

On va maintenant essayer, à l'aide du modèle de Reilly¹⁴, tel qu'il a été reformulé dans l'oeuvre de Lajugie, Delfaud et Lacour, «Espace Régional et Aménagement du Territoire»¹⁵, de délimiter les périphéries polarisées (l'aire d'influence) des principaux pôles de développement dans la région de l'Europe du Sud. On peut considérer comme hypothèse de travail, que ce sont les ports de Patras, de Naples et de Barcelone, qui jouent le rôle de pôles de développement. Il est vrai que Patras est le port principal pour la liaison Grèce - Italie; Naples est situé au centre de l'Italie près de la capitale et sur l'axe idéal est-ouest, Grèce - Italie - Espagne - Portugal; il en est de même pour le port de Barcelone.

L'aire d'influence est définie par la distance qui sépare les frontières économiques des pôles, ou la distance entre la frontière de la périphérie et le pôle. Elle est donc calculée à partir de la formule suivante¹⁶:

$$A = \frac{D}{1 + \sqrt{\frac{P_2}{P_1}}}$$

D: distance

P₁, P₂: population des pôles

Distance en milles marins :

Patras - Naples : 365 m.m.

Naples - Barcelone : 556 m.m.

Population des pôles

Patras : 275.000 h

Naples : 1.068.972 h

Barcelone : 1.759.148 h

a. La frontière économique de Patras, sur l'axe maritime Patras-Naples se situe à une distance de 123 m.m., c'est-à-dire:

$$A = \frac{D}{1 + \sqrt{\frac{P_2}{P_1}}} = \frac{365}{1 + \sqrt{\frac{1.068.972}{275.000}}} = \frac{365}{2,97} = 122,99 \text{ m.m.} = 123 \text{ m.m.}$$

Le centre du cercle comprenant la zone d'influence de Patras se situe, selon la la formule suivante¹⁷, à 126 m.m. à l'ouest de la ville:

$$d = \frac{d(pn)}{\frac{P_n}{P_p} - 1} = \frac{365}{\frac{1.068.972}{275.000} - 1} = 125,86 = 126 \text{ m.m.}$$

d(pn): distance Patras - Naples

P_n : Population de Naples

P_p : Population de Patras

et le rayon du cercle est égal à 249 m.m. (123+126=249).

b. La frontière économique de Naples par rapport à Patras se situe à une distance de 242 m.m. (365-123 = 242) et coïncide bien sûr avec celle de Patras.

c. La frontière économique de Naples, sur l'axe maritime Naples-Barcelone, se situe à une distance de 244 m.m., c'est-à-dire:

$$A = \frac{D}{1 + \sqrt{\frac{P_2}{P_1}}} = \frac{556}{1 + \sqrt{\frac{1.759.148}{1.068.972}}} = \frac{556}{2,28} = 243,85 \text{ m.m.} = 244 \text{ m.m.}$$

Le centre du cercle comprenant la zone d'influence de Naples se situe à 869 m.m. à l'ouest de la ville, c'est-à-dire:

$$d = \frac{d(bn)}{\frac{Pb}{Pn} - 1} = \frac{556}{\frac{1.759.148}{1.068.972} - 1} = 868,75 = 869 \text{ m.m.}$$

$d(bn)$: distance Naples - Barcelone

Pn : Population de Naples

Pb : Population de Barcelone

et le rayon du cercle est égal à 1113 m.m. ($244 + 869 = 1113$).

d. La frontière économique de Barcelone par rapport à Naples sur l'axe maritime Barcelone-Naples se situe à une distance de 312 m.m. ($556 - 244 \text{ m.m.} = 312 \text{ m.m.}$).

6. Epilogue

Il ressort de cette rapide analyse que le port de Naples constitue le pôle central, opérationnel et géographique de l'Europe du Sud, puisque les distances déterminées par la frontière économique de Naples, tant par rapport à l'axe maritime est (c'est-à-dire vers Patras) que par rapport à l'axe maritime ouest (c'est-à-dire vers Barcelone), sont presque égales: 242m.m. et 244m.m. respectivement. Il est à noter aussi que la constatation ci-dessus confirme la conclusion à laquelle on est parvenu et suivant laquelle l'Italie est considérée comme dominante d'un point de vue hiérarchique, compte tenu de la polarisation établie à travers les importations et les exportations, telles que nous les avons décrites dans le paragraphe précédent.

Ainsi la région de Naples peut être considérée comme un «pôle de développement localisé» dominant qui fonctionne de façon complémentaire par rapport au pôle de développement du Nord Européen. D'autre part, avec la promotion de la procédure d'expansion du développement, cette région pourrait organiser les efforts pour le développement des régions du Sud.

Pourtant, il ne faut pas négliger le pôle créé dans la région de la Grèce de l'Ouest et surtout dans la région de Patras. Puisque la frontière économique de Patras coïncide avec celle du pôle dominant de Naples, on constate pour une raison de plus l'importance cruciale du développement des infrastructures en Grèce de l'Ouest où les ports de Patras et d'Igoumenitsa, reliés à la chaîne des ports correspondants de l'Adriatique, peuvent constituer un axe de transport dynamique et puissant.

C'est ainsi que les échanges de produits entre le pôle de Naples et les unités territoriales de sa périphérie environnante peuvent contribuer à la formation d'une périphérie de forte interdépendance pouvant fonctionner aussi comme une région de planification.

Les progrès extrêmement rapides du port à conteneurs de Gioia Tauro, dans le Sud de l'Italie, ne confirment-ils pas cette hypothèse ? Son trafic a augmenté de 145% en 1997 par rapport à l'année précédente, atteignant 1,4 million d'EVP, ce qui le place au premier rang des ports à conteneurs italiens, devant Gênes-Voltri (1,179 million d'EVP). « Les experts attribuent cette croissance au développement du commerce avec l'Asie du Sud-est, à la privatisation des terminaux portuaires italiens, et à la tendance à faire transiter davantage de fret par les ports de l'Europe du Sud ».¹⁸ On peut émettre l'hypothèse que le trafic de ce port va augmenter d'autant plus que les réseaux ferroviaires européens sont en train d'organiser des trains de marchandises directs sur des corridors Nord-Sud dont, au premier rang, Rotterdam-Gioia Tauro.¹⁹ Trains qui viennent s'ajouter aux services *feder* vers d'autres destinations en Europe du Sud.

Remerciements

L'auteur exprime sa reconnaissance au Professeur Jean-Claude Lasserre et Nik. Deniozos pour leur aide dans la réalisation finale de cet article.

Références

-
- ¹ Nations Unies, Commission économique pour l'Europe «Etude sur la situation économique de l'Europe en 1954», O.N.U. 1955, p. 155-195
- ² Maravelias N. «Intégration Européenne et développement régional: un aperçu de la question de la convergence», revue TOPOS, 1/90, p.93.
- ³ Commission of the European Communities, «The Regions in the 1990 's», Brussels, Luxembourg 1991, p.47.
- ⁴ Commission de la Communauté Européenne, «Europe 2000 - Perspectives du développement du territoire Européen», Bruxelles, Luxembourg, 1992, p.75.
- ⁵ Commission de la Communauté Européenne «Europe 2000 - Perspectives du développement du territoire Européen», *ibid.*
- ⁶ Paelink, J., « La théorie du développement régional polarisé », Cahiers de l'ISEA, mars 1965, p.47.
- ⁷ Perroux, F, «Note sur la notion de pôle de croissance», Economie appliquée, No 1-2, 1955.
- ⁸ Boudeville, J., «L' économie régionale, espace opérationnel», Cahiers de l' I.S.E.A., Série L, No 3, 1958, p. 8-13.
- ⁹ Boudeville, J., «L'espace et les pôles de croissance», PUF, 1968
- ¹⁰ Vanhove, R. and Klaasen, L.H., «La politique régionale de la CEE et de ses pays-membres», traduction en grec par Diamantopoulos F., Edit. Papazisis, Athènes, 1983, p.107-109
- ¹¹ Paelink, J, op.cit., p. 47.
- ¹² Papadaskalopoulos, A., «Méthodes de base du développement régional» (en langue grecque), ed. Papazisis, Athènes, 1990, p. 80.

¹³ *Ibid.*, p. 85.

¹⁴ Reilly, W.J., «Methods of the study of retail relationships» , University of Texas Bulletin, no 2944, 1929, et «The law of retail gravitation» New York, 1931, *in* Lajugie, Delfaud, Lacour «Espace Régional et Aménagement du Territoire», ed. Dalloz, Paris, 1979, p. 36-46.

¹⁵ Lajugie, J., Delfaud, P., Lacour, C. «Espace Régional et Aménagement du Territoire», ed. Dalloz, Paris, 1979, p. 580-587.

¹⁶ *Ibid.*, p. 583.

¹⁷ *Ibid.*, p. 584.

¹⁸ *Journal of Commerce*, New-York, 24 février 1998, p.1B (traduction J.-C. Lasserre)

¹⁹ « Fret : les premiers trains des corridors », et « Fret sans frontière, mode d'emploi », *La Vie du Rail*, no.2633, 11 fév.1998, p.52-59.