

## La coordination des ports de la Méditerranée nord-occidentale : une réalité riche d'avenir

Betous L.

Commerce et Méditerranée

Paris : CIHEAM  
Options Méditerranéennes; n. 15

1972  
pages 75-80

Article available on line / Article disponible en ligne à l'adresse :

<http://om.ciheam.org/article.php?IDPDF=CI01.1360>

To cite this article / Pour citer cet article

Betous L. **La coordination des ports de la Méditerranée nord-occidentale : une réalité riche d'avenir**. *Commerce et Méditerranée*. Paris : CIHEAM, 1972. p. 75-80 (Options Méditerranéennes; n. 15)



<http://www.ciheam.org/>  
<http://om.ciheam.org/>

Léon BETOUS  
Président  
du Port Autonome  
de Marseille

## La coordination des ports de la Méditerranée nord occidentale : une réalité riche d'avenir

“ Il faut réhabiliter la Méditerranée ”

Albert CAMUS



Nul ne saurait nier le rôle essentiel dévolu aux ports dans les pays industrialisés. Leur fonction de transit se double désormais d'un rôle attractif dans l'aménagement du territoire, leur mission industrielle devenant aussi importante que leur vocation maritime, la première étant naturelle, la seconde de caractère plus volontaire.

Ces deux fonctions, liées à l'évolution des transports, qui a bouleversé la carte des distances, tendent à la formation d'un régionalisme sans frontières, associé à l'interpénétration de pays et de ports connaissant les mêmes problèmes, animés par des intérêts identiques, dans un cadre qui n'est plus à la mesure de leurs nations respectives mais à celle de l'Europe.

Or, force est de constater que le centre lourd de l'Europe se situe au Nord du Continent. De plus en plus lourd, il secrètera à brève échéance son propre engorgement et exercera un monopole dont le continent entier pâtira, à commencer par le Sud et le Nord du Continent. Cela exige concertation, coordination, participation.

A cette tâche, les ports de la Méditerranée doivent être les premiers conviés, leur rôle étant prépondérant.

Il existait déjà un Comité Consultatif de Coordination des Ports de Gênes, Marseille et Savone dont le rôle essentiel était l'échange d'informations et l'établissement de certaines harmonisations par l'examen de cas concrets.

Mais Gênes, Barcelone et Marseille ont pris conscience de leur caractère de complémentarité dans les nouveaux courants du trafic, du commerce et de l'industrie.

Abandonnant les rivalités périmées qui, naguère encore, leur étaient prêtées, ces Établissements ont compris la nécessité pour eux et leurs hinterlands de s'unir afin de promouvoir une politique portuaire et industrielle spécifiquement méditerranéenne donnant à la mer qui les borde une dynamique propre et équilibrante, refusant pour elle la qualité de « lac fermé » si souvent attribuée.

Tel est l'objectif qui a présidé à la constitution du Comité de Coordination des Ports de la Méditerranée Nord-Occidentale. Il réunit, outre les grands ports précités, ceux de Savone, Sète et Livourne, les Chambres Régionales de Commerce et d'Industrie et les Chambres de Commerce et d'Industrie dans les hinterlands de ces ports. En d'autres termes, un « arc de cercle étendu de Livourne à Barcelone » forme la clef de voûte d'un polygone lourd englobant les riches provinces de la Lombardie, du Piémont, de la Catalogne et de la Vallée du Rhône... sans parler de l'intérêt grandissant que portent à cet organisme les Chambres de Commerce et d'Industrie de Toulouse et Perpignan qui voient en lui un instrument privilégié de liaison avec le Marché Commun.

Officiellement institué à Gênes le 27 novembre 1970, le Comité de Coordination a tenu à Marseille sa deuxième Assemblée Générale, les 18, 19 et 20 septembre 1972.

À ces Assises ont participé les représentants des Gouvernements Espagnol, Italien et Français :

- M. l'Amiral Boado, Sous-Secrétaire d'État à la Marine Marchande Espagnole,
- M. Ordeix, Secrétaire Général du Plan Espagnol,
- M. Tabusi, du Ministère du Budget et de la Programmation Italien,
- M. Olivier Guichard, Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme,

— M. Joseph Comiti, Secrétaire d'État auprès du Premier Ministre Chargé de la Jeunesse, des Sports et des Loisirs,

— M. Jérôme Monod, Délégué à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale.

M. le Ministre Olivier Guichard avait accepté de présider la séance de travail du 19 septembre consacrée au thème: « Pour une Politique Maritime en Méditerranée. »

On lira ci-dessous le texte de la déclaration prononcée à cette occasion par M. Léon Betous, Président Général du Comité de Coordination des Ports de la Méditerranée Nord-Occidentale, Président du Port Autonome de Marseille.

D'ici vingt ans, plus de 100 millions d'hommes s'ajouteront aux 275 millions qui habitent déjà le pourtour de la Méditerranée. Il dépend de tous, mais en partie de nous, Méditerranéens, que cet accroissement démographique soit source de développement et de paix, ou de misère et de conflit.

L'Europe ne peut, ne pourra plus continuer, tout en polluant son espace, à renforcer son potentiel économique et augmenter son niveau de vie, au prix d'une ponction toujours plus forte sur la main-d'œuvre de pays périphériques, sans créer chez ces derniers un malaise croissant. Le mouvement qui concentre vers l'Europe les énergies, les capitaux, les nuisances et les travailleurs est générateur de tensions sociales. L'accélération de ce mouvement signifie l'explosion à plus ou moins brève échéance.

Nous pensons, nous Méditerranéens, pouvoir apporter une solution à cet avenir angoissant pour les pays qui nous concernent. Cette solution va dans le sens des efforts de nos Gouvernements respectifs qui, conscients de ces déséquilibres, déconcentrent et développent les régions en retard dont certaines peuvent constituer un contrepoids efficace et utile.

Les ports de la Méditerranée Nord Occidentale forment déjà des pôles d'activités économiques, car ils possèdent des centres de décisions à l'échelon local qui sont à même de faciliter le processus de déconcentration et de servir de soupape de sécurité à la chaudière européenne en état de surchauffe. Pour cela, il faut que, prenant conscience de leurs potentialités nouvelles résultant de l'industrialisation des rives Nord de la Méditerranée, ils sachent élargir leurs horizons et regarder vers le Sud, au lieu de se laisser aspirer par le Nord, ce qui ne manquerait pas d'accroître la pression, au lieu de la réduire.

Actuellement, les économies méditerranéennes sont largement tributaires de l'Europe et des États-Unis qui absorbent plus de 80 % de leurs échanges extérieurs — hydrocarbures non compris. Cette situation s'aggraverait encore si l'industrialisation de la Méditerranée débouchait sur des produits bruts qui seraient engloutis par l'ogre européen. Or, avec l'entrée des pays nordiques dans le Marché Commun, la Mer du Nord, qui constitue aujourd'hui l'axe de transport et de développement fondamental de l'Europe occidentale, risque de peser d'un poids encore plus lourd sur ses destinées. Il est donc

urgent, et dans l'intérêt européen, d'orienter la Méditerranée vers un développement économique intégré des pays qui bordent ses rivages.

Or, nos voisins du Sud ont à la fois des besoins immenses et des possibilités considérables, compte tenu de l'abondance de leur main-d'œuvre et des ressources financières procurées par leurs hydrocarbures. Face aux problèmes de pollution, au manque d'espace et de main-d'œuvre, à la saturation des voies de circulation de l'Europe du Nord, ils sont des partenaires tout indiqués pour l'industrie lourde, qui se développe actuellement, au Nord de la Méditerranée, notamment dans les domaines de la sidérurgie, du pétrole et de la chimie. Grâce aux biens d'équipements ainsi procurés, ils pourront créer certaines activités économiques de base et utiliser leur main-d'œuvre sur place.

Autrement dit, il y a là matière à établir un nouvel équilibre politique, économique et social. Nous n'avons pas à traiter l'aspect politique, mais les deux autres sont de notre compétence.

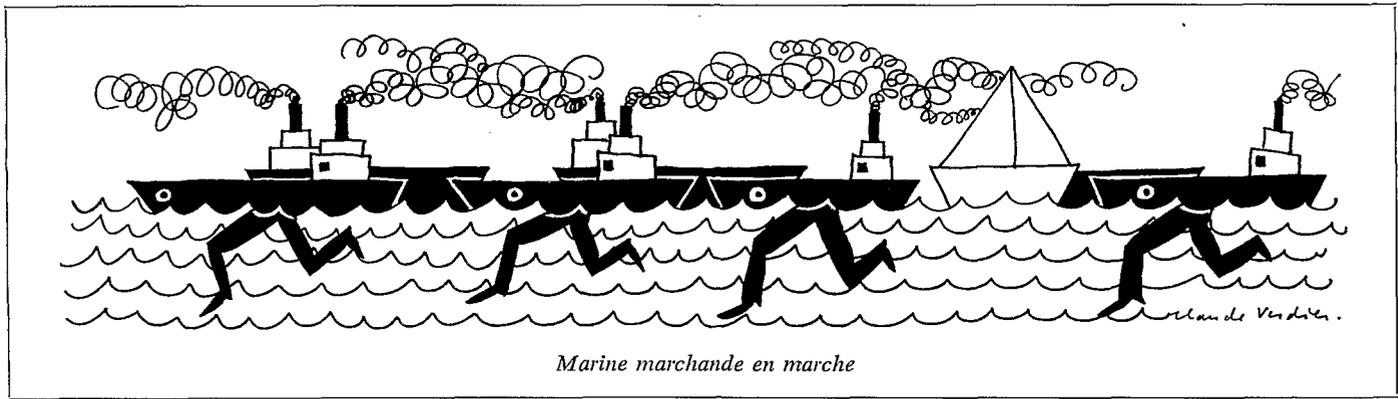
L'intégration économique des pays méditerranéens, et d'abord de ceux de la partie occidentale, notamment le Maghreb, répond non seulement à un besoin, mais à leur désir : c'est le sentiment exprimé par M. Masmoudi lorsqu'il souhaite que : « l'Europe contribue à faire des pays méditerranéens en voie de développement les vitrines de ce que peuvent réaliser ses experts et ses capitaux ».

\*  
\* \*

Cette vue de l'esprit qui, nous l'espérons, deviendra une option politique, ne peut se concevoir sans une activité de la Marine Marchande qui constitue un outil indispensable de l'aménagement du territoire. Par « Marine Marchande », nous entendons ici, essentiellement, le transport des marchandises diverses, car les transports de matières premières nécessaires aux industries de base se traitent, eux, à l'échelle mondiale et sont en grande partie indépendante des industries en aval.

En revanche, il ne saurait y avoir d'intégration économique en Méditerranée sans une politique des lignes régulières.

Quel doit être le but recherché? C'est évidemment que les pays méditerranéens disposent entre eux des services maritimes adaptés à leurs nouveaux besoins économiques et sociaux. Le réseau des lignes régulières dans le monde est un reflet



Marine marchande en marche

éloquent des puissances économiques en présence. Or, le réseau est aujourd'hui axé, principalement, sur la Mer du Nord, parce que les échanges des pays qui la bordent représentent le tiers de leurs produits intérieurs bruts et constituent par conséquent une partie essentielle de leur économie. Il était donc inévitable que ces pays prennent toutes mesures, non seulement pour disposer de transports maritimes, mais même pour s'en assurer le contrôle *de facto*.

Précisément, le développement de la grande industrie en Méditerranée, et des industries de transformation qui s'établiront auprès d'elle, appelle comme corollaire celui des liaisons maritimes, sur des bases nouvelles, pour tenir compte du changement d'échelle que la création de ces nouvelles usines va provoquer. Au point que dans la question qui nous préoccupe, il faut dépasser l'antagonisme navire-marchandise pour créer, dans des conditions volontaristes, si nécessaire, l'outil maritime qui facilitera l'indispensable aménagement du territoire en Europe et dans ses pays limitrophes de la Méditerranée, en complément des infrastructures de base déjà réalisées, ou en cours, dans les ports et en matière de transports terrestres.

\* \*

Telles sont brièvement résumées les raisons qui nous ont fait retenir comme thème de la première Assemblée générale de notre Comité après sa constitution à Gênes en novembre 1970 : « une politique méditerranéenne de la Marine Marchande ». En fait, le thème ne fut pas choisi délibérément, il résulta plutôt du déroulement des travaux de nos groupes de travail dont il constitue une conclusion logique.

Il fallait aussi et surtout réaliser à la face de l'Europe une manifestation permettant de nous connaître, de nous faire connaître et de présenter à nos Autorités nationales le fruit de nos réflexions rassemblées de façon cohérente pour atteindre un objectif déterminé. La manifestation agit en quelque sorte comme un révélateur de notre volonté d'y parvenir.

Les hautes personnalités espagnoles, italiennes et françaises qui participent aujourd'hui à cette Assemblée, témoignent de l'intérêt qu'elles attachent à notre action. En ce sens un phénomène prend figure de symbole; nous assistons, en ce moment, à une rare assemblée internatio-

nale du monde occidental qui n'utilise pas l'anglais comme langage véhiculaire de ses travaux. Ce phénomène ne manifeste d'ailleurs aucune agressivité vis-à-vis de nos amis anglo-saxons, il peut préfigurer, néanmoins, cette décentralisation de l'Europe que nous voulons promouvoir pour le bien commun et le nécessaire aménagement de nos territoires. D'ailleurs, il est significatif de noter que la traduction simultanée n'a été rendue nécessaire que du fait du nombre de participants à nos travaux; dans les réunions de nos groupes de travail, à Gênes, Barcelone ou Marseille, chacun s'exprimait dans la langue qui lui convenait le mieux, dans la compréhension, l'amitié et l'estime réciproques.

Ces groupes de travail, au nombre de trois, ont été répartis en fonction des responsabilités et des goûts de chacun des membres des délégations espagnole, italienne et française.

\* \*

D'abord, il s'agissait pour le groupe de la « Promotion des Ports » dirigé par M. Isla, Directeur du Port de Barcelone, d'instaurer entre chacun de nos établissements un langage commun. Les ports groupés dans notre Comité représentent environ 25 millions de tonnes de trafic de marchandises diverses et leurs hinterlands regroupent environ 30 millions d'habitants. C'est peu en valeur relative par rapport aux chiffres correspondant des ports de la zone Hambourg-Le Havre : 100 MT et 120 millions d'habitants, mais c'est loin d'être négligeable en valeur absolue et nos possibilités d'expansion sont considérables, car nous ne serons pas alourdis par les structures industrielles du siècle dernier. D'ailleurs, même en faisant abstraction de cette ambition, ces tonnages constituent en tout état de cause la base de toute politique maritime en Méditerranée, pour peu qu'ils puissent être présentés de façon homogène et cohérente vis-à-vis de l'armement international.

Ce sera bientôt chose faite puisque les statistiques du trafic de chacun de nos ports seront disponibles dès le 1<sup>er</sup> janvier 1973 selon des nomenclatures uniques de marchandises et de zones géographiques.

Première exploitation de ce résultat : une brochure commune à nos ports décrira leur trafic, leurs équipements et les services maritimes qu'ils offrent à leur

clientèle. Elle sera largement diffusée dans le monde maritime et commercial comme une preuve tangible de notre solidarité et de notre volonté de nous ouvrir sur le monde.

Entrant délibérément dans le domaine commercial, le groupe a décidé d'entreprendre l'étude de l'uniformisation des termes portuaires. Il s'agit là d'un travail apparemment modeste mais hautement utile à notre clientèle dans la mesure où il débouchera sur la simplification des usages.

En effet, selon les ports ou selon les conférences maritimes, un chargeur a bien des difficultés à se reconnaître dans la terminologie et dans la répartition des frais portuaires entre le navire et la marchandise. Cette simplification devrait également faciliter la clarification des tarifs de fret et de passage.

Pratiquement, l'ensemble des procédures administratives et commerciales qui entravent les échanges internationaux est concerné par cette étude; on découvrira ainsi, peu à peu, la possibilité, puis la nécessité de procéder à la mécanisation de ces procédures dans le cadre d'un système informatique coopératif dont on note déjà les premières réalisations à travers le monde.

Il importe en ce domaine de ne pas manquer le départ, si l'on veut conserver à l'échelon local ou régional une certaine maîtrise des opérations de commerce extérieur, c'est-à-dire un certain contrôle du trafic portuaire. De plus en plus, en

effet, les firmes disposent de leur propre système informatique intégré et prennent leurs décisions dans des lieux souvent éloignés de ceux où elles produisent leurs effets.

Il importe aussi de protéger et de perfectionner le tissu commercial et financier qui constitue l'infrastructure nécessaire à toute place maritime. C'est un point sur lequel tout ce qui gravite autour du commerce maritime doit réfléchir, précisément à cause du changement d'échelle auquel nous préparons l'avenir : il est de notre intérêt de profiter de l'expérience des uns et des autres comme aussi de celle des grands ports du Nord.

\*  
\* \*

Le groupe de travail « Marine Marchande » fut confié à la délégation italienne. Seul pays entièrement méditerranéen de notre Comité, l'Italie occupe en ce domaine une place prépondérante : sa flotte est à la base de toute l'organisation des transports maritimes en Méditerranée dont la moitié des échanges extérieurs maritimes concerne l'Italie. Ce groupe de travail, dirigé par M. de Paolis, Secrétaire général du Port Autonome de Gênes, entreprit tout d'abord des études destinées à mesurer l'importance du trafic conteneurs en Méditerranée et à apprécier quelle serait l'influence de la réouverture du Canal de Suez sur ce trafic notamment vers l'Extrême-Orient.

Ces études ont mis, tout d'abord, en évidence, que dès maintenant les poids respectifs des forces économiques du Nord et du Sud de l'Europe avaient entraîné une réduction dangereuse des services maritimes nécessaires à l'économie des régions méditerranéennes — ceci à un point qui risquait de provoquer un certain désinvestissement dans les secteurs industriels de ces régions : cette situation est grave, car allant aujourd'hui à l'encontre de l'expansion souhaitée et attendue, elle pourrait freiner celle-ci, peut-être même l'empêcher.

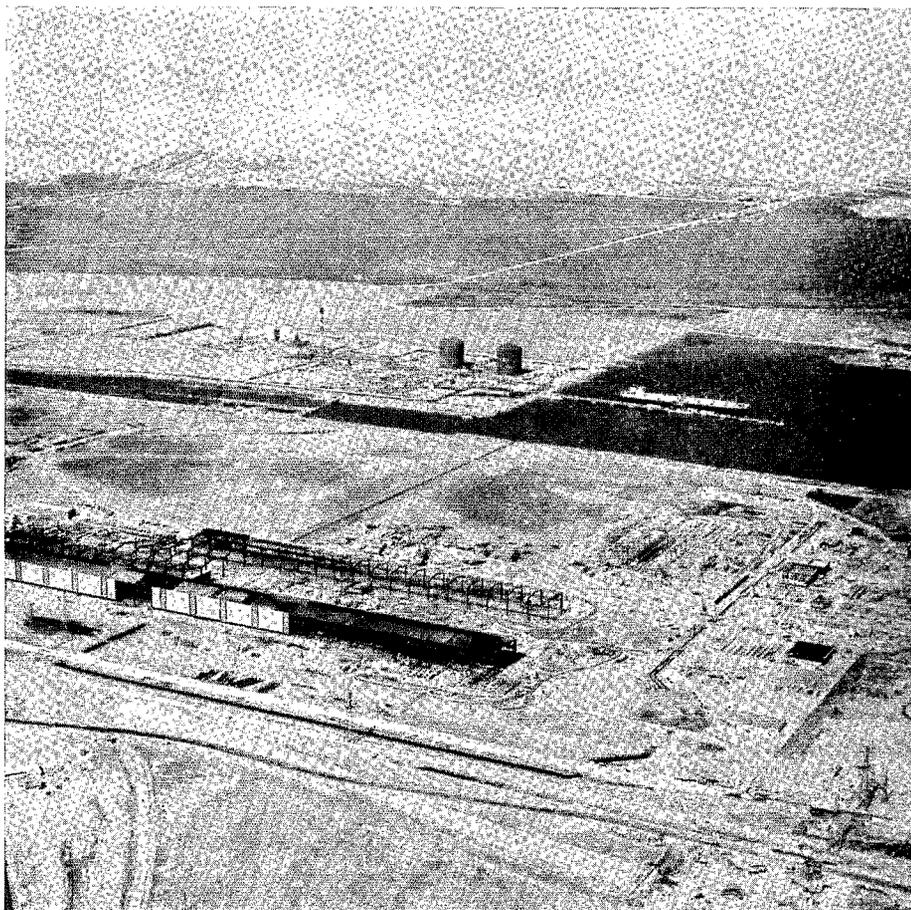
Mais, dès maintenant, l'efficace collaboration des armements italien, français et espagnol a permis une action auprès du groupe d'armements de navires porte-conteneurs qui desservent l'Australie. Cette action conjointe aboutit à un résultat positif puisque les navires de l'Australia Europe Conteneurs Service escalent désormais dans nos ports, offrant ainsi aux industries situées dans nos hinterlands la desserte maritime nécessaire à leur activité.

Il faut rendre ici également hommage aux armements italien, japonais et français pour l'ouverture prévue en octobre prochain d'une ligne porte-conteneurs sur l'Extrême-Orient qui renforcera la liaison déjà existante.

Ces services constitueront un outil de grande importance pour le développement économique méditerranéen : la conjonction des efforts de nos trois pays doit améliorer les possibilités de chargement des navires qui les desservent et permettre ainsi d'assurer des conditions de transport compétitives avec celles de l'Europe du Nord.

Les résultats du groupe de travail sont donc déjà positifs, mais rejoignant ici les

Photo Port autonome de Marseille, G. Pooli - J.-P. Jauffret



Fos-sur-mer : Ugine Aciers, Gaz de France, Air Liquide

préoccupations du Groupe « Promotion des Ports », les débats instaurés à la suite de l'exposé de M. de Paolis, rapporteur du groupe de travail « Marine Marchande », montrèrent que ces actions devaient être poursuivies.

Il faut, en effet, analyser à fond les conséquences des pratiques actuelles des grandes conférences maritimes qui, axées principalement sur l'Europe du Nord, pour les raisons déjà dites, ont souvent pour effet de pénaliser les échanges extérieurs actuels de la Méditerranée et surtout ses perspectives de développement. Sans entrer dans le fastidieux détail des tarifs et des usages des conférences, il résulte de nos premières études qu'ils créent une surcharge d'environ 3 à 5 dollars par tonne transportée, selon les zones géographiques desservies. Pour mettre en évidence ces pratiques, des études vont être engagées par le groupe de travail; ces pratiques s'expliquent, cela n'est pas niable, par les rapports des tonnages à transporter entre la Mer du Nord et la Méditerranée, mais elles ne sont pas sans porter un grave préjudice à des industries qu'il importerait, au contraire, de développer.

La position du Comité rejoint la volonté marquée dans d'autres enceintes d'éviter toutes pratiques qui pourraient freiner l'exportation par un pays en encourageant l'exportation du même produit par un autre pays desservi par la même conférence.

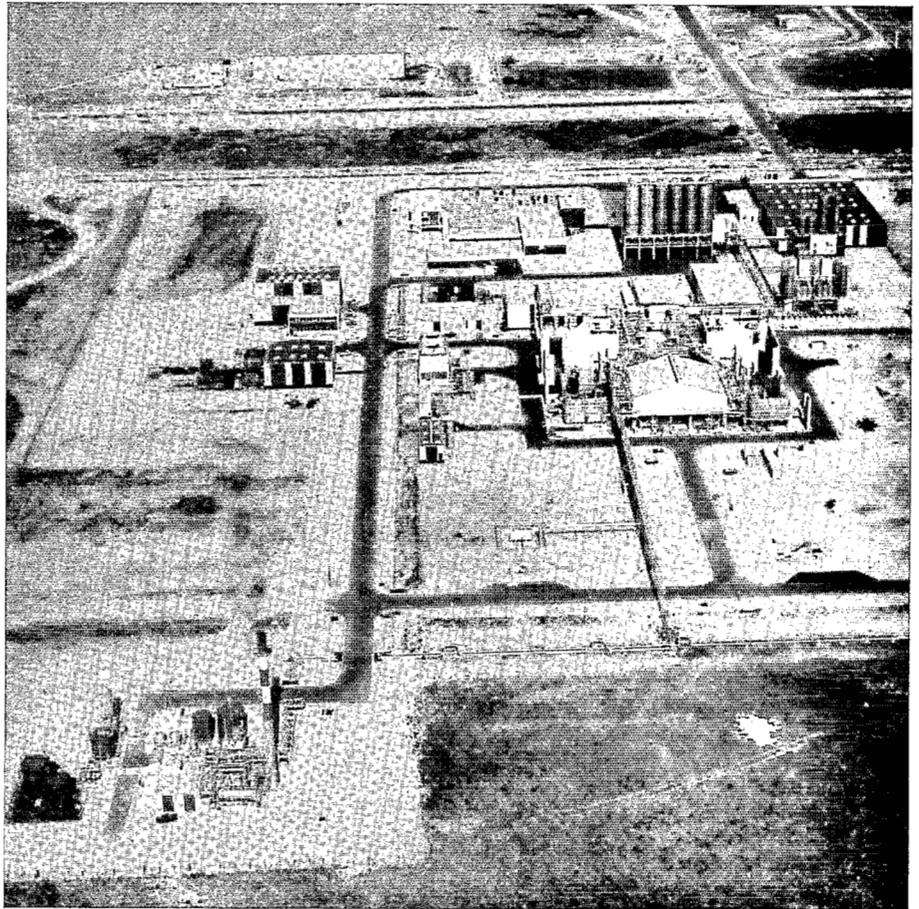
Intervenir dans ce domaine, c'est porter atteinte, dira-t-on, au sacro-saint principe de la liberté du commerce maritime. Mais l'expérience montre que jusqu'à présent cette soi-disant liberté a surtout conduit à organiser les transports maritimes au bénéfice des armements fréquentant les ports de l'Europe du Nord, ces derniers déterminant leur stratégie en fonction des besoins du commerce extérieur de leurs pays respectifs.

Et, au fond, une telle politique était naturelle et s'expliquait par l'énorme potentiel économique concentré dans ces pays. Mais, dès aujourd'hui, il nous faut préparer l'avenir que nous avons esquissé plus haut, et qui nous paraît être le but poursuivi par nos Gouvernements, et les instances internationales; et il est indispensable que n'importe quel chargeur trouve auprès des transporteurs les moyens en qualité, quantité et prix qui lui permettent de soutenir une concurrence loyale.

Certes une question de cette nature présente des aspects nombreux et complexes et la réponse suppose l'abandon de coutumes bien enracinées et un changement volontaire des mentalités. Mais l'expérience montre que les bénéficiaires eux-mêmes de l'organisation actuelle reconnaissent le besoin de la rajeunir.

En ce qui nous concerne, il nous faut poursuivre et développer les efforts nécessaires pour nous adapter à la situation de demain.

Jusqu'à présent, je n'ai fait allusion qu'à la navigation au long cours, mais s'agissant de la Marine Marchande en Méditerranée, on ne saurait passer sous silence le cabotage méditerranéen et les possibilités qui s'ouvrent à lui avec les navires à manutention horizontale.

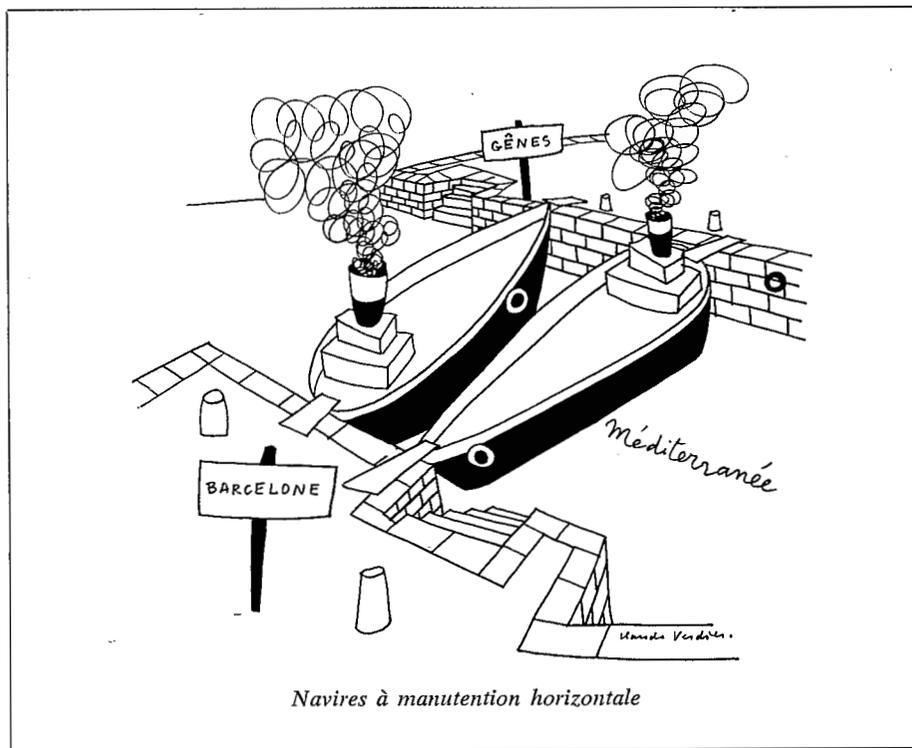


Fos-sur-mer : I.C.I.

Les échanges extérieurs des pays du Nord-Ouest de l'Europe représentent, nous l'avons déjà vu, le tiers de leur produit intérieur brut, dont 10 % pour le long cours et 10 % pour le cabotage.

Cet exemple situe l'importance de ce dernier. Les échanges extérieurs se font, en effet, d'abord entre voisins; et ceci est plus vrai encore pour les riverains de la Méditerranée, à cause de la géographie et du relief de leur territoire. Puis, peu à peu, grâce à l'expérience acquise sur les courtes distances, l'expansion économique va chercher de plus en plus loin ses débouchés. Le cabotage constitue donc en quelque sorte le fondement, le point de départ, de la puissance maritime, le long cours n'en constituant que la manifestation la plus spectaculaire. Enfin, la concentration à laquelle nous assistons, dans le domaine maritime comme ailleurs, conduit le long cours à limiter ses touchées à quelques grands ports parfaitement équipés d'où les cargaisons d'origine lointaine sont éclatées sur les ports voisins, ce qui appelle un développement des services de cabotage.

Jusqu'à ce jour, bien que progressant à un rythme compris entre 8 et 10 % par an, le cabotage méditerranéen représente relativement peu de chose et ceci est dû en partie à l'aspiration des économies méditerranéennes par le Nord de l'Europe. Une nouvelle politique d'aménagement des pays méditerranéens ne pourra s'exprimer que si elle dispose de l'outil lui permettant de se réaliser. Cet outil existe.



Navires à manutention horizontale

Ce sont les navires à manutention horizontale qui rétrécissent l'espace maritime et prolongent sur les mers les moyens de transport terrestre.

L'attrait réciproque que la ligne Gênes-Barcelone a suscité entre Ligurie-Lombardie-Piémont d'une part et Catalogne d'autre part, illustre parfaitement ce que pourrait être l'avenir grâce à des lignes desservies par ce type de navires.

Il importe donc de développer et aussi de protéger cet outil : c'est le désir qui a été formulé au cours des débats instaurés après les exposés de notre deuxième séance de travail.

\* \* \*

Enfin, le Port Autonome de Marseille assumant d'importantes responsabilités en matière d'aménagement industriel, le Groupe français, dirigé par M. Paul Fabre, Président du Comité Régional d'Expansion Économique, a été chargé des problèmes à long terme du développement industriel et économique des pays méditerranéens.

S'attachant d'abord à estimer les perspectives du développement à moyen terme, il a utilisé l'étude menée par les régions méditerranéennes françaises, avec l'appui de la DATAR, qu'il s'agisse de la démographie, du tourisme ou de la stratégie des grandes firmes qui investissent en Méditerranée.

Il a pu aussi définir quelle pourrait être l'ordre de grandeur des échanges maritimes d'ici une dizaine d'années, sans toutefois pouvoir présumer du choix entre deux grandes options susceptibles d'être prises pour le développement économique des pays méditerranéens :

- la fourniture de produits industriels de base au monde occidental, ou
- la mise en place d'un système médi-

terranéen intégré dans lequel les transports maritimes constitueraient l'axe essentiel du développement.

Ces prévisions globales une fois précisées constitueraient les bases de l'attitude commune que les pays méditerranéens se doivent d'adopter vis-à-vis de la Marine Marchande.

Ceci est d'autant plus nécessaire que sur certaines destinations la plupart des expéditions par nos ports dépendent de la volonté d'armements non méditerranéens.

Certains s'étonneront peut-être que les responsables des ports s'engagent dans une étude des services maritimes qu'ils estiment souhaitables, alors que la responsabilité de la création et de la gestion de ces services leur échappe; qu'au demeurant, les armateurs sont assez avisés pour desservir les ports où ils savent qu'ils trouveront du fret, et pour établir en temps utile les contacts avec les industriels qui investissent pour en tenir compte dans leurs futurs programmes.

Mais, d'une part, nous sommes conscients que nos ports ont un rôle important à jouer pour l'économie de nos régions et que pour le bien remplir, il faut être bien informé; d'autre part, nous avons acquis la certitude que les besoins et les possibilités économiques de nos régions respectives : espagnole, française, italienne, seront plus faciles à satisfaire si un effort de coordination et de synthèse est poursuivi; enfin une telle synthèse nous permettra d'apporter aussi bien à nos autorités gouvernementales qu'aux industriels et armateurs des informations globales sur l'ensemble du bassin occidental de Méditerranée et de faciliter ainsi la mise au point de solutions efficaces, qu'il s'agisse :

- de l'orientation des politiques gouvernementales à l'égard de l'industrie, des ports, de l'armement,

- de l'inclusion des problèmes des transports maritimes dans la politique régionale,

- des divers moyens, de quelque nature qu'ils soient, permettant de soutenir l'effort des industries qui s'installent en Méditerranée,

- des décisions, enfin, que les divers professionnels peuvent avoir à prendre, et qui concourent au bien commun.

Notre Comité de coordination pense ainsi qu'il peut jouer un certain rôle de catalyseur, dont les effets peuvent dépasser beaucoup les responsabilités personnelles de ses membres.

Une telle démarche s'explique par le fait que le transport maritime a une responsabilité évidente en matière de développement et de compétitivité industrielle et que dans le cadre des structures maritimes qui prévaut actuellement, seule une politique volontariste peut modifier l'évolution naturelle qui se présenterait aujourd'hui de façon défavorable pour les riverains de la Méditerranée. Cela est d'autant plus urgent si, dans le cadre des politiques nationales de développement, on veut arriver, comme nous le souhaitons, à une intégration progressive des économies méditerranéennes.

Certes, en ce domaine, les choses même souvent répétées cheminent lentement; mais, au moment où l'Europe, avec l'entrée de la Grande-Bretagne et du Danemark dans le Marché Commun est davantage encore attirée vers le Nord, il est important, pour nous Méditerranéens, d'éclairer nos Gouvernements respectifs sur les mesures qui donneront le maximum d'efficacité à leurs efforts pour parvenir à un meilleur équilibre entre le Nord et le Sud.

Notre Comité est modeste. Ses travaux ont été accomplis sans budget, ni personnel propres. Le nombre de ses membres est limité mais il pourra sans doute s'étendre au fur et à mesure que se développera son action.

Il constitue toutefois un lieu privilégié où peuvent se rencontrer et s'exprimer en dehors de toute contrainte et dans la plus grande franchise ceux qui contribuent au développement économique de nos régions : industriels, ingénieurs, banquiers, économistes, représentants des activités portuaires et maritimes...

C'est là, à nos yeux, la meilleure façon pour nos trois pays Italie, Espagne, et France, de se concerter sur des problèmes spécifiques et d'intérêt commun dans un cadre librement choisi, et déterminé par les intéressés eux-mêmes. Ainsi peuvent être fournis aux autorités politiques les éléments d'appréciation et de définition d'un développement intégré des pays méditerranéens.

Car, encore faut-il que les politiques nationales de développement de chacun de nos trois pays soient harmonisées dans le cadre d'une politique économique cohérente en Méditerranée, une Méditerranée qui peut et doit reprendre demain, avec mesure mais efficacité, son rôle, pour redonner à la civilisation de cette fin de siècle le sens de l'humanisme.