

Le centre méditerranéen de commerce international à Marseille

Danset D.

Les échanges méditerranéens

Paris : CIHEAM
Options Méditerranéennes; n. 18

1973
pages 117-120

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

<http://om.ciheam.org/article.php?IDPDF=CI010294>

To cite this article / Pour citer cet article

Danset D. *Le centre méditerranéen de commerce international à Marseille. Les échanges méditerranéens*. Paris : CIHEAM, 1973. p. 117-120 (Options Méditerranéennes; n. 18)



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

CENTRE MEDITERRANEEN DE COMMERCE

AUTOROUTE FOS - PARIS

Aéroport MARIIGNANE . 15 km

CARMES

BUREAUX 20 000 m²
 COMMERCES 2 000 m²
 LOGEMENTS 750
 PARKING 2 500 places

PORTE D'AIX - BOURSE

MARSEILLE METROPOLE 20 000 m² bureaux
 COMMERCES 85 000 m²
 HOTEL 200 chambres
 PARKING 4 400 places
 CENTRE CULTUREL 5 000 m²
 AUDITORIUM 5 000 places

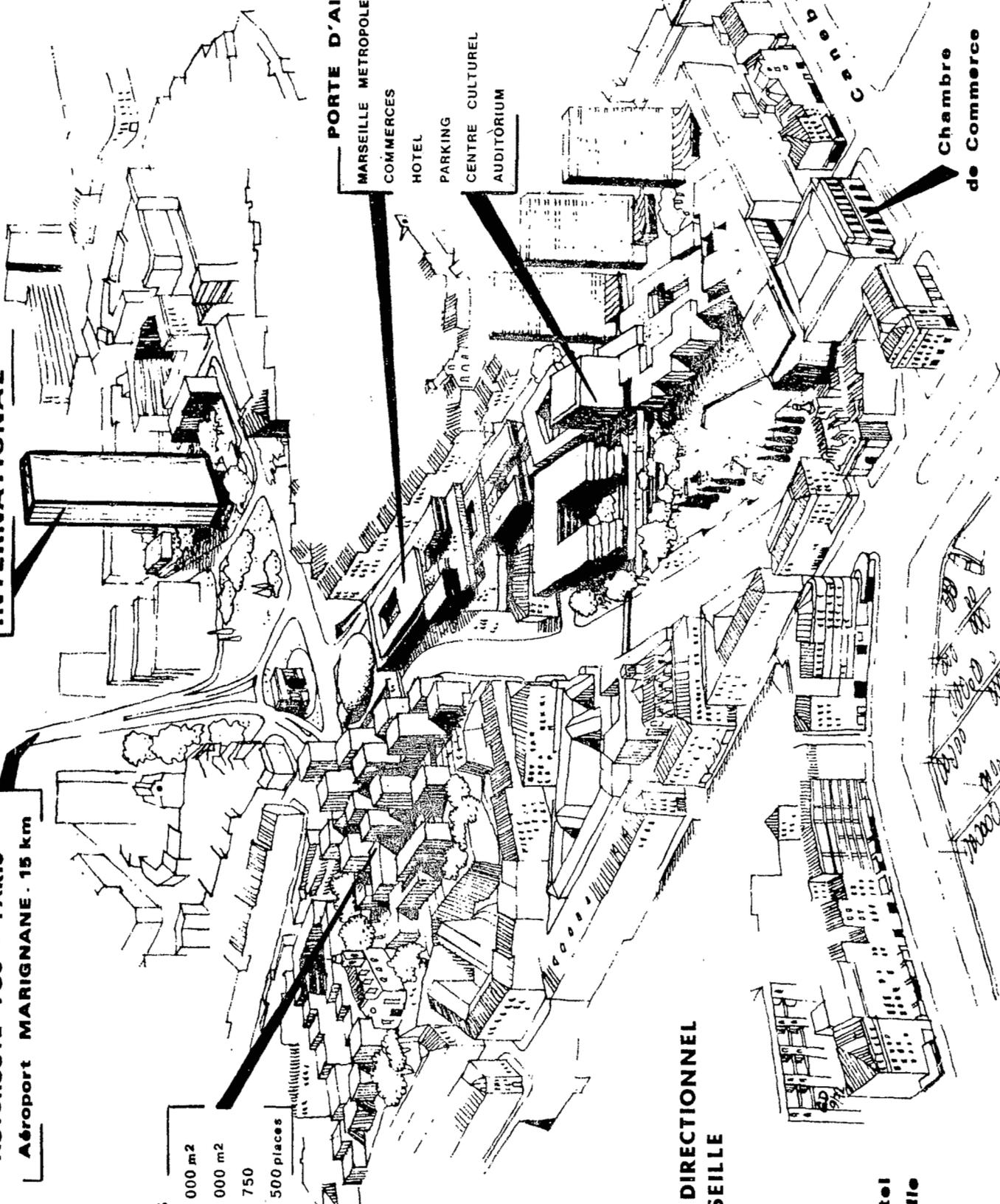
ESQUISSE DU
**CENTRE DIRECTIONNEL
 DE MARSEILLE**

1ere PHASE

**Hotel
 de Ville**

**Chambre
 de Commerce**

Vieux Port



D. DANSET

Le centre méditerranéen de commerce international à Marseille

« De profondes mutations ont affecté le commerce international depuis la deuxième guerre mondiale : les structures et les données simples qui avaient prévalu jusque là ont subi l'influence de l'internationalisation des relations commerciales, du développement et de l'accélération des relations directes, de la part grandissante des produits industriels et de l'importance de plus en plus affirmée des services auxiliaires dans l'opération du commerce international ».

« Le développement de la fonction commerciale parallèle à la réduction du rôle des grands marchés traditionnels, conduit à la nécessité de dégager une nouvelle notion de marché qui pourrait se concrétiser par la création de lieux de contact de compétence générale entre l'offre et la demande internationale ».

« Ainsi est née l'idée de centres de commerce international qui regroupent en un même lieu les opérateurs du commerce international, aussi bien pour les produits que pour les services ; ces centres permettront de concentrer à l'usage des opérateurs des moyens techniques de documentation, de communication, d'information et autres ; ils faciliteront l'opération de commerce international de bout en bout, améliorant sa productivité et celle de chacun des intervenants et provoqueront une augmentation des échanges par une plus grande aisance des transactions ».

Telles sont la genèse et la définition des Centres de Commerce International, présentés, dans l'avis du Conseil Economique et Social du 12 octobre 1971 par Pierre BLUM, président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille.

Cette volonté de structurer les relations commerciales a donné naissance à un mouvement qui, lancé voici dix ans seulement, a déjà pris une dimension mondiale : New-York, Tokyo, La Nouvelle-Orléans fonctionnent ; Bruxelles, Londres sont en cours de construction, et les projets se multiplient : Rotterdam, Amsterdam, Anvers, Liège, Londres, Milan, Düsseldorf, Copenhague, Moscou ; en France : Paris, Le Havre et Marseille ont décidé la création de Centres de Commerce International, dont les fonctions seront adaptées à la situation géo-économique de chacune de ces villes. Marseille, pour sa part, a pris conscience de la nécessité d'agir vite pour devenir le maillon méditerranéen de la chaîne mondiale des Centres de Commerce International.

Le Centre Méditerranéen de Commerce International est un acte de foi dans le Monde Méditerranéen ; ce Monde qui renaît, qui retrouve sa place dans le concert économique, ce Monde qui, après avoir vécu jusqu'ici de l'héritage d'un passé sans égal, s'ouvre à une nou-

velle vie ; le Monde Méditerranéen c'est déjà 300 millions d'habitants qui seront 360 en 1985 et près de 500 en l'an 2 000 ; c'est aussi aujourd'hui un produit national brut de 150 milliards de dollars qui approchera les 400 milliards à la fin du siècle ; c'est déjà 35 millions de tonnes d'acier consommées ; c'est, dès à présent, plus de 30 pôles industriels qui surgissent vigoureux et audacieux, témoignage de la volonté de l'homme de rompre un rythme de développement séculaire ; c'est une agriculture aux réussites appréciables, exemplaires à certains égards ; ce sont des activités de loisirs qui connaissent un essor spectaculaire.

Marseille est une partie intégrante du Monde Méditerranéen ; elle est aussi sur le seul couloir naturel de la zone Sud de l'Europe conduisant au cœur même du Continent Européen ; elle occupe ainsi une exceptionnelle situation d'échanges dont elle entend faire bénéficier tous ses partenaires ; c'est pour cela qu'elle a lancé le CMCI, symbole de sa vocation euro-méditerranéenne.

Edifié au cœur de l'agglomération marseillaise, le CMCI se trouvera à l'aboutissement de la liaison autoroutière avec les centres de l'Europe du Nord, dans le secteur où le schéma d'aménagement établi par l'Organisation pour les Etudes d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine Marseillaise et approuvé par un Comité Interministériel situe le nouveau centre tertiaire de la Cité.

Situé dans le secteur Porte d'Aix, entouré d'un jardin en plateformes étagées, il bénéficie d'une exceptionnelle convergence de moyens de transports : aéroport international de Marseille-Marignane à 15 km par l'autoroute Nord, Gare SNCF, station de Métro.

Le CMCI, dont le chantier démarquera en 1974, offrira ainsi en 1976 aux services publics et entreprises 35000 m² de surfaces spécialement équipées pour le commerce international.

LES ORIENTATIONS FONDAMENTALES

Vocation

La vocation assignée au CMCI revêt un double aspect : en premier lieu de développer le commerce international et améliorer le système de relations des entreprises de la Façade Méditerranéenne et de l'ensemble du Sud-Est avec le marché mondial et méditerranéen en particulier.

Pour cela, le CMCI entend couvrir tous les aspects de la transaction internationale : les aspects commerciaux bien sûr (les opérations d'achat ou de vente) mais aussi toutes les opérations relatives à l'exécution des contrats et au transfert des marchandises depuis le stade de la production jusqu'au destinataire final, ce que l'on appelle aujourd'hui « la distribution physique ».

C'est là un caractère original qu'il importe de souligner par rapport à d'autres projets pour lesquels l'accent est mis essentiellement sur les activités de négoce et de courtage international.

Cet aspect de la transaction internationale est traditionnellement sous-estimé par les entreprises françaises d'exportation à la différence de leurs concurrents étrangers alors que les conditions, les délais et les coûts d'acheminement constituent un facteur de plus en plus important de la vente internationale.

Il apparaît aujourd'hui indispensable d'organiser et de soutenir de façon efficace les activités de services liées au transport maritime et à ses prolongements. C'est un élément non négligeable de la compétitivité des entreprises situées dans l'hinterland du Port de Marseille.

Le CMCI se réfère donc à une conception très extensive du commerce international englobant le négoce proprement dit avec ou sans passage physique de la marchandise, le commerce extérieur des entreprises de production et

l'ensemble des activités de transport, stockage, manutention et transit, ainsi que les activités d'accompagnement, assurances, banques. Le commerce international dans cette conception n'est plus seulement l'affaire de quelques entreprises de production ou de services mais concerne à des degrés divers la plupart des activités économiques modernes.

Le CMCI entend privilégier non pas une spécialisation étroite, mais une dimension nouvelle de la vie économique, celle des relations avec le Marché International.

Centre d'affaires orienté et structuré, il aura néanmoins une vocation très générale.

Si les traditions commerciales de Marseille, son organisation professionnelle et les courants de trafic existants, constituent un point de départ intéressant et qu'il importe de revaloriser, ils ne suffisent pas seuls à justifier la création du CMCI. Celui-ci a en outre un caractère prospectif ; il se situe dans le cadre des perspectives d'industrialisation de Fos, du Sillon Rhodanien, puis de l'ensemble de la façade méditerranéenne mais aussi en considération des perspectives de développement du Monde Méditerranéen et des pays africains.

Cette zone géographique qui dispose de ressources potentielles considérables est appelée à devenir d'ici la fin du siècle un des grands foyers d'échanges et de développement sur le plan mondial. Il est évident que les industries nouvelles ne peuvent être établies en fonction du seul marché régional. Elles doivent se placer, dès le départ, dans un contexte beaucoup plus large. La prise en compte de l'environnement, international et, en particulier méditerranéen, constituera un élément de plus en plus décisif de leur stratégie quant aux dimensions du marché, mais aussi et surtout quant au choix des activités.

Le CMCI apparaît ainsi comme un élément d'accompagnement de la politique d'industrialisation.

Il doit :

- contribuer à soutenir et à orienter l'expansion externe des nouvelles activités implantées dans l'hinterland marseillais,

- permettre une meilleure insertion de ces activités dans une économie de concurrence,

- faciliter enfin leur adaptation permanente à l'évolution des besoins et des structures industrielles des pays méditerranéens en particulier.

Ceci implique :

- la réalisation « d'un point de contact de compétence générale » pour des trafics de plus en plus diversifiés et évolutifs sous la pression des transformations économiques et technologiques.

- la mise à disposition des entreprises de possibilités étendues d'information et de communication,

— une organisation nouvelle des services permettant d'améliorer la qualité des prestations et d'obtenir des économies d'échelle et d'intégration en prenant appui sur les techniques d'automatisation.

En second lieu, le CMCI doit contribuer à la constitution d'un pôle tertiaire structuré dans le Centre Directionnel de la Métropole marseillaise.

L'accès à l'indépendance des anciennes colonies, la fermeture du Canal de Suez, la disparition des activités et des trafics traditionnels marquent encore profondément l'économie de l'agglomération marseillaise au moment où elle doit tenir un rôle de métropole régionale ; l'industrialisation accélérée de zones situées en dehors de ses limites administratives, l'engorgement et l'essoufflement du centre-ville inquiètent les responsables ; la crainte d'assister au développement autonome de Fos, en dehors du contexte local, ajoute à cette inquiétude et conduit à rechercher les moyens d'amarrer Fos à Marseille, afin d'aboutir à une croissance harmonieuse de toute la région ; sans méconnaître la nécessité de promouvoir l'implantation d'un certain type d'industries à l'intérieur de l'agglomération marseillaise, un vaste plan d'aménagement du centre-ville est en cours de réalisation afin de donner à la ville les plus grandes chances pour accueillir des centres de décision, et en particulier les activités de tertiaire supérieur liées au complexe industriel et portuaire de Fos.

Un véritable développement régional implique d'ailleurs la décentralisation de fonctions tertiaires, et non pas la seule implantation d'ateliers de production (1) qui ne seraient que des unités d'exécution rattachées à Paris ou à d'autres capitales européennes.

C'est dans cet esprit que la Ville de Marseille a décidé de créer un centre directionnel, complément tertiaire des investissements industriels et portuaires de Fos.

Toutefois, l'accueil d'activités tertiaires d'un certain niveau suppose non seulement une organisation urbaine adaptée, mais aussi un ensemble complexe de conditions. Les centres de décision modernes sont tributaires de manière croissante d'un milieu fonctionnel et d'équipements spécifiques. Il ne suffit donc pas de créer des surfaces de bureau pour attirer du tertiaire « avancé ».

Le CMCI répond à ces préoccupations. Il n'est pas un centre d'affaires traditionnel, de caractère indifférencié, mais une organisation fonctionnelle structurée autour de services et d'équipements de portée internationale, systèmes informatiques et réseaux de communication notamment.

**

(1) Voir le Livre blanc sur les activités tertiaires (Octobre 1971) : « N'y a-t-il pas disproportion entre les grands efforts accomplis pour appeler à Fos ou à Dunkerque les usines, et le peu d'intérêt porté aux activités de bureau qui pourraient les accompagner ? »

Objectifs

De la double vocation qui vient d'être définie, découlent *trois séries d'objectifs* pour le CMCI : c'est d'abord celui d'*attirer le tertiaire extra-régional, national et international*, c'est-à-dire les entreprises ayant intérêt à implanter une antenne ou leur siège dans le CMCI ; entreprises concernées par le commerce international et, en particulier, par le commerce méditerranéen, entreprises souhaitant prendre position entre Méditerranée et Europe.

C'est ensuite *promouvoir le tertiaire portuaire marseillais*. Le tertiaire marseillais et, en particulier le tertiaire portuaire, mis au service des agents « décideurs » du commerce international, trouvera dans le CMCI une chance et des moyens réels de promotion et de spécialisation.

La présence, en un même lieu, de professions diverses, la possibilité de bénéficier d'équipements dont elles ne disposent pas toujours dans les conditions actuelles, pourront faire apparaître des complémentarités, voire même favoriser, éventuellement, des associations.

C'est enfin *mettre en place des méthodes nouvelles et des équipements nouveaux*. Il s'agit tout à la fois d'organiser sur des bases nouvelles les circuits d'information et de permettre une amélioration des méthodes d'intervention des diverses professions. Dans cet esprit, il conviendra de s'efforcer de réduire le déphasage croissant entre les progrès observés ces dernières années dans les équipements portuaires et les techniques de transport (grandes unités de charges, en particulier) et le caractère encore traditionnel de l'organisation du trafic notamment en ce qui concerne le traitement administratif du frêt.

Ces trois objectifs sont liés les uns aux autres : la promotion du tertiaire portuaire ne se conçoit pas sans des méthodes nouvelles ; l'ensemble offre un caractère attractif pour les centres de décision extérieurs, soucieux de justifier leurs nouvelles implantations par la possibilité de bénéficier de services nouveaux, d'une meilleure qualité.

ESQUISSE DES PRINCIPALES FONCTIONS

Elles peuvent être décrites à travers les trois phases de l'acte de commerce international :

- l'information,
- la négociation,
- l'exécution.

L'information

L'information est nécessaire, surtout avant la négociation (et, en ce sens, elle constitue une phase préalable) mais elle l'est aussi dans le cours de l'exécution ;

d'où, des fonctions générales assumées par :

- un centre d'information,
- un institut de recherche et de formation,
- le recours aux moyens de communications modernes.

Le Centre d'Information.

Il se donne une triple mission :

— améliorer l'information indispensable à l'exercice du commerce international,

— devenir un maillon spécialisé de la chaîne des organismes collecteurs et diffuseurs d'information.

— acquérir une spécificité méditerranéenne.

Élément de base, son étude se poursuit en étroite association avec le Centre Français du Commerce Extérieur qui a détaché auprès de la SOMECCIN un Conseiller Commercial, afin d'en définir les données de base.

Le Centre d'Information, conçu aux côtés du CFCE, sera articulé autour des trois fonctions suivantes :

- orientation et accueil,
- centre d'informations commerciales,
- bureau d'études des marchés et d'analyses économiques.

Les études en cours préciseront son contenu, son fonctionnement et, en particulier les divers types d'information, leur condition de délivrance, le branchement sur les réseaux et les systèmes d'information déjà en fonctionnement : AFP, Reuter, CFCE, Chambres de Commerce et d'Industrie, interfile (système d'information actuellement en service au sein de l'Association Mondiale des Centres de Commerce international).

A moyen terme, ce Centre d'Information pourra progressivement permettre la mise en place d'une banque de données sur l'économie méditerranéenne.

L'Institut de Formation et de Recherche — l'Institut Méditerranéen des Echanges et des Transports.

La création de cet Institut figurait dans le programme d'études et d'actions de Décembre 1972, adopté par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 22 Décembre ; elle a été encouragée par le Ministre des Transports, dans sa lettre du 15 Janvier 1973 :

« De même, la création d'une unité de recherche et de formation en matière de commerce extérieur et de transport me paraît correspondre à un besoin national certain... Je veillerai, dans le domaine des Transports, à ce que ce projet ambitieux trouve sa juste place à côté de ceux envisagés par d'autres organismes. »

Dès le début de 1972, la SOMECCIN, la première, a souligné la nécessité de lier, au sein de cet Institut de commerce international et de transport, et a pris position dans ce sens.

Les études en cours ont pour objet de jeter les bases de cet Institut : pour cela, il est naturel que soient consultés les organismes régionaux dispensant ou se proposant d'assurer formation et/ou recherche dans les domaines des échanges et des transports :

— la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille en ce qui concerne le Centre d'Etudes du Commerce Extérieur et l'Institut Méditerranéen des Transports Maritimes (auquel participent également l'Université et les Professionnels),

— le Centre de Recherche d'Economie des Transports et le Centre d'Economie Internationale de la Faculté des Sciences Economiques d'Aix-en-Provence.

A cette consultation sont également associés : le Centre Français du Commerce Extérieur, le Secrétariat à la Marine Marchande, l'Institut de Recherches des Transports, l'Institut d'Economie des Transports Maritimes, le CENTRAL et l'Institut de Commerce International.

Certaines orientations se dégagent :

— le CMCI ne se pose pas en concurrent des organismes responsables auxquels il n'entend pas se substituer et qu'il n'entend pas dessaisir de leurs responsabilités.

— le CMCI estime pouvoir offrir à ces organismes un cadre de travail des moyens matériels et intellectuels dont ils ne disposent pas toujours actuellement : ils pourraient en particulier bénéficier de tous ses équipements spécifiques : centre d'information, systèmes de transmission et d'équipements communs (bibliothèque, matériel pédagogique).

— dans ce cadre de travail, pourrait s'opérer une harmonieuse association de tous les organismes concernés, complémentaires les uns des autres, constituant ainsi un ensemble de taille suffisante pour rayonner au niveau national et international.

Les moyens de communication

Le CMCI sera doté de moyens rapides et efficaces de circulation de l'information, tant sur le plan des réseaux interne — téléphoné, télévision, transmission de documents — que sur le plan des liaisons avec l'extérieur, en particulier dans le domaine du télétraitement et de la transmission rapide et des lignes privilégiées.

Des moyens techniques, actuellement rares et dispersés ou trop onéreux pour les entreprises de taille insuffisante, seront ainsi rendus accessibles à un plus grand nombre de professionnels.

La négociation : les fonctions de décision

Dans cette optique, le CMCI est essentiellement un lieu de rencontre pour l'ensemble des parties prenantes du commerce international ; il rassemble ainsi non seulement le vendeur et l'acheteur mais aussi tous ceux qui contribuent à former le prix et à déterminer les éléments de la négociation, tels entre autres, le banquier (accord de financement et coût financier), le transitaire (coût du transport) et l'assureur.

A la notion traditionnelle de bourse de commerce se substitue ainsi une nouvelle notion de marché ; celle-ci repose sur la rencontre et la concertation des opérateurs et prestataires de service concourant à la conclusion, puis à l'exécution des opérations du commerce international.

Les sociétés à vocation commerciale

Elles représentent les centres de décision ; elles seront les « clients » les plus importants des services offerts par le CMCI. Parmi elles figurent des sièges d'entreprises spécialisées dans le négoce international, des sociétés de commerce, et parmi elles, en particulier, les sociétés à vocation méditerranéenne ou africaine, le service exportation d'entreprises industrielles, par exemple, celles implantées à Fos, des services achats d'entreprises consommant des produits importés.

Peuvent être également regroupés dans cette même catégorie des organismes publics représentant les pays étrangers, africains ou méditerranéens, en particulier : délégations commerciales informant sur les produits vendus par leur pays, offices publics de vente, ou d'achat.

Les groupements multinationaux

Les groupements multinationaux chargés de défendre les intérêts d'un groupe de pays ou de producteurs d'un produit particulier seront attirés par le CMCI, dans la mesure où ils sont intéressés par des marchés méditerranéens ou africains.

Ils seront alors en relation permanente avec des interlocuteurs de pays membres et avec des acheteurs réguliers, alors qu'actuellement, ces organismes sont très souvent isolés, mal reliés avec le milieu extérieur, ce qui nuit à leur efficacité.

Ces groupements tiennent un rôle moteur dans le commerce international ; ils peuvent être spécifiques du fait du « produit » : telles les conférences de frêt au départ de la Méditerranée, et, *a fortiori*, celles qui ne concernent que les ports méditerranéens.

L'exécution : les fonctions d'assistance

Le Centre Méditerranéen de Commerce International sera davantage

qu'un « Club de marchands » ; il mettra à la disposition quasi instantanée de tous les opérateurs, les services nécessaires à l'exécution du contrat de commerce international.

Cette exécution consiste surtout dans le transport de la marchandise et dans la gestion des ruptures de charge qui surviennent fréquemment dans les échanges internationaux.

Deux fonctions se superposent, tout au long de ce processus : la fonction *documentaire* et la fonction *transport*.

Les professions concernées

La fonction *documentaire* est assumée par :

- les banques,
- les compagnies d'assurance,
- les auxiliaires du transport : courtiers, transitaires, agents consignataires,
- la douane.

La fonction *transport* est assumée par :

- les transporteurs terrestres, routiers et ferroviaires,
- les acconiers,
- les compagnies de navigation ou leurs représentants,
- ainsi que le port et les entrepositaires.

Le CMCI étant, sur le plan physique, un ensemble de bureaux, ce sont surtout les professions assumant la fonction *documentaire* qui trouveront le plus grand intérêt à leur implantation, les transporteurs pouvant quant à eux y installer des bureaux de frêt.

L'apport du CMCI : la gestion automatisée du Frêt.

Son objectif : transformer les méthodes d'établissement et accélérer la transmission des documents accompagnant les échanges internationaux, documents utilisés par les nombreuses professions intervenant successivement comme les maillons d'une même chaîne.

L'accélération de la transmission des informations et des documents est indispensable dans le contexte maritime actuel : les navires vont plus vite et les manutentions prennent de moins en moins de temps (conteneurs ou *roll on - roll off*). Il ne faut pas que tout le temps ainsi gagné soit perdu en « tracaseries administratives ».

La solution retenue est celle d'un ordinateur central auquel sont reliés tous les professionnels grâce à des terminaux fonctionnant en temps réel : il sera alors possible tout à la fois d'accélérer les échanges d'informations entre les diverses professions concernées, de supprimer certains documents ainsi que les multiples copies d'informations, actuellement inévitables.

Les études dans ce domaine ont démarré en 1970 à l'initiative d'un GIE d'agents maritimes, CIAM, relayés récemment par un GIE du même type,

GETRIM, représentant le syndicat marseillais des transitaires.

Après l'achèvement de l'Etude GETRIM est prévue une opération de démonstration avec le concours des professionnels et de la Douane. Parallèlement, est examiné le lancement d'un appel d'offres pour la poursuite et l'achèvement de l'étude d'opportunité ; à l'issue de cette nouvelle phase, fin 1973, seront réunis tous les éléments permettant de décider s'il est opportun de réaliser le système de gestion automatisée du frêt et dans l'affirmative, selon quel programme et dans quels délais.

Les professionnels seront étroitement associés à cette étude d'opportunité, le syndicat marseillais de la marine marchande, l'administration des Douanes et le Port Autonome étant déjà tenus au courant des résultats des études CIAM et GETRIM et devant participer au suivi de l'Etude d'Opportunité.

De même le Centre de Productivité des Transports et ICOREM suivent de très près ces travaux et apportent leur concours.

Enfin, compte tenu des dimensions internationales d'un tel projet, les contacts ont été multipliés avec les responsables des systèmes étrangers comparables : LAICES et CODE à Londres, SHIPS à Hambourg, PISCES à New York.

Les fonctions d'appui. — Un ensemble de la taille du CMCI exige un certain nombre de services communs internes ou externes qui doivent :

- tout d'abord permettre de mener à bien une politique d'animation du Centre, et de promotion du commerce international :
 - salles de réunion équipées de moyens audio-visuels,
 - bureaux temporaires,
 - services techniques communs, secrétariat, traduction, reprographie,
 - salles d'exposition.
- et faciliter les conditions de vie et de travail des occupants du Centre et de leurs visiteurs :
 - administration générale du Centre, gardiennage, nettoyage,
 - restaurant, restaurant d'entreprise,
 - club CMCI
 - club de presse.

**

Le CMCI a un caractère résolument prospectif ; il anticipe sur l'évolution du milieu régional. Il est essentiel pour donner un contenu solide à la vocation métropolitaine et méditerranéenne de l'aire marseillaise. Il suppose donc une démarche volontariste, associant tous les secteurs professionnels concernés.

Le soutien et la participation des pouvoirs publics sont indispensables.

C'est dans cet esprit que le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire de Décembre 1972 a pris en considération le projet.