

Le réseau multimodal GTMO 5+5, ses instruments d'analyse et la stratégie régionale du CETMO

WP5/CEE-ONU

*Groupe de travail chargé d'examiner
les tendances et l'économie des transports*

Genève, 4-6 septembre 2017

CETMO

Centre d'Études des Transports
pour la Méditerranée Occidentale

CETMO

Le CETMO est un organisme créé en 1985, suite à un accord entre les pays de la Méditerranée Occidentale (Algérie, France, Italie, Maroc, Portugal, Espagne, Tunisie, Mauritanie, Libye et Malte).

Mission

Le CETMO a pour mission de développer la coopération régionale au niveau institutionnel et technique en vue d'améliorer les conditions de transport en Méditerranée.

Objectifs spécifiques

Étude des infrastructures, des flux, des statistiques et de la législation du transport, et mise en place d'initiatives visant à faciliter le transport.

Étude et diffusion des tendances logistiques et technologiques ayant une incidence sur la position stratégique et la compétitivité du secteur dans les pays de la Méditerranée Occidentale.



1. Le réseau multimodal GTMO 5+5, un travail de planification

1.1. Identification du réseau multimodal GTMO 5+5

- L'objectif du réseau multimodal GTMO 5+5 est d'offrir une base conceptuelle à la planification et à la réflexion sur le développement des infrastructures des pays membres.
- Les orientations apportées à la définition du RTE-T en 2013 ont mis en évidence la nécessité de redéfinir dans les mêmes termes le réseau des pays du Maghreb appartenant au GTMO 5+5.
- Le réseau multimodal d'infrastructures de transport de Méditerranée Occidentale GTMO 5+5 a été approuvé lors de la 8^e Conférence des ministres du GTMO 5+5, qui s'est tenue à Lisbonne en octobre 2014.
- Le réseau multimodal GTMO 5+5 fait l'objet de révisions et de mises à jour périodiques afin de disposer des informations les plus réelles possibles.
- Ce réseau inclut : le réseau routier, le réseau ferroviaire de passagers, le réseau ferroviaire de marchandises, le réseau portuaire, le réseau aéroportuaire et le réseau de plateformes logistiques multimodales.
- Afin de mettre en évidence le réseau dont l'intérêt stratégique est le plus élevé, l'ensemble est classé en deux niveaux :
 - Réseau central
 - Réseau global

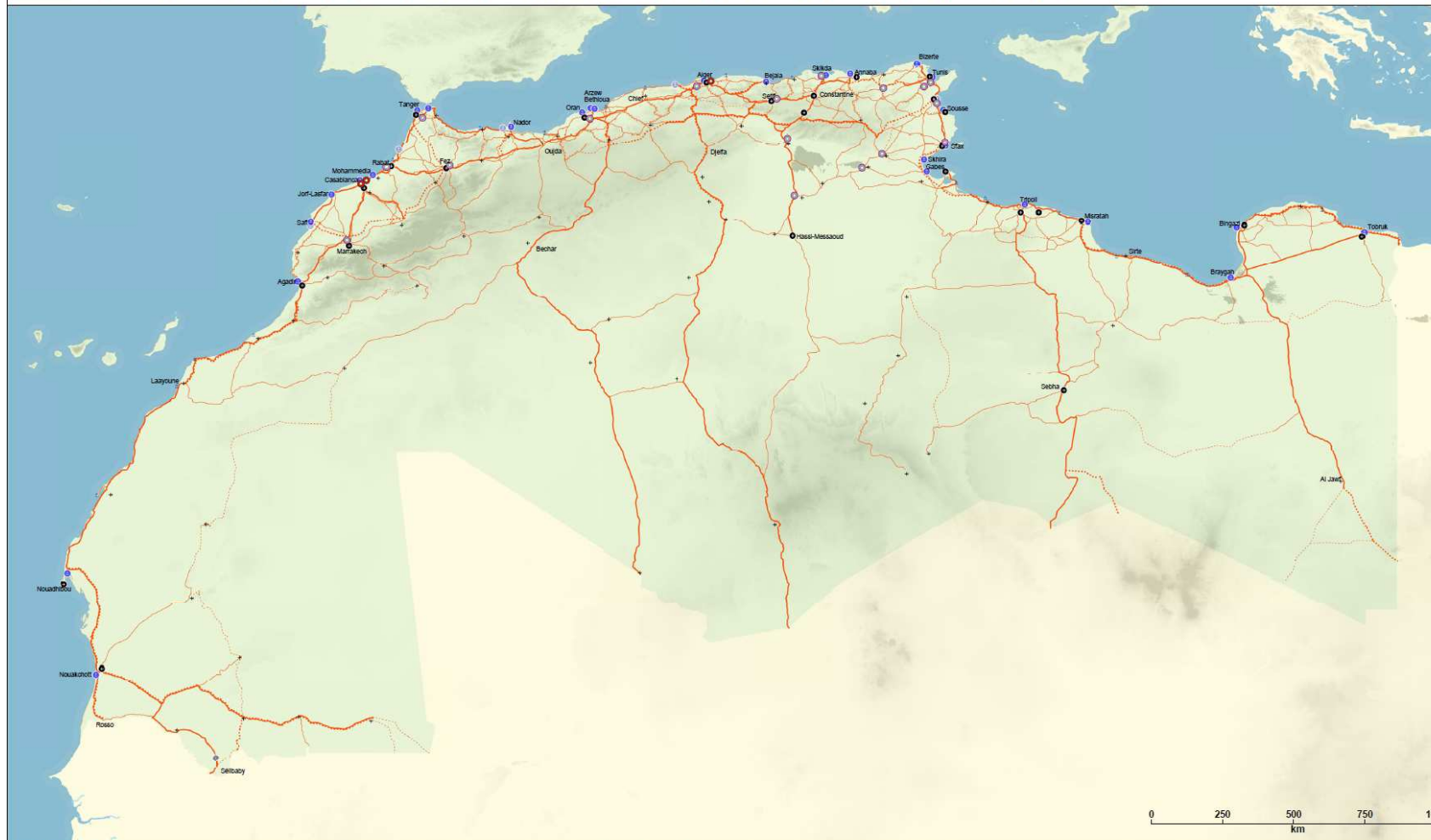
Le réseau multimodal GTMO 5+5, ses instruments d'analyse et la stratégie régionale du CETMO

RÉSEAU MULTIMODAL DU GTMO 5+5 DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN MÉDITERRANÉE OCCIDENTALE

Réseau global et réseau central : routes, ports, plateformes logistiques multimodales et aéroports des pays du Maghreb

Version provisoire
Septembre 2017

4



Global		Central		Global		Central		Global		Central	
Route / achevée	Route / à moderniser	Ports	Ports / planifiés	Aéroports	Aéroports / planifiés	Plateformes logistiques multimodales	Plateformes logistiques multimodales / planifiés				

CETMO
Secrétariat technique
du GTMO 5+5

Le réseau multimodal GTMO 5+5, ses instruments d'analyse et la stratégie régionale du CETMO

RÉSEAU MULTIMODAL DU GTMO 5+5 DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN MÉDITERRANÉE OCCIDENTALE

Réseau global : chemins de fer et aéroports des pays du Maghreb

Réseau central : chemins de fer (passagers) et aéroports des pays du Maghreb

Version provisoire
Septembre 2017



Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Chemin de fer conventionnel / achevé			Chemin de fer à grande vitesse / achevé			Aéroports
		Chemin de fer conventionnel / à moderniser			à moderniser en chemin de fer à grande vitesse			Aéroports / planifiés
		Chemin de fer conventionnel / planifié			Chemin de fer à grande vitesse / planifié			

Secrétariat technique
du GTMO 5+5

WP5 / CEE-ONU

Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports

Genève, 4-6 septembre 2017

CETMO

Le réseau multimodal GTMO 5+5, ses instruments d'analyse et la stratégie régionale du CETMO

RÉSEAU MULTIMODAL DU GTMO 5+5 DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN MÉDITERRANÉE OCCIDENTALE

Réseau global : chemins de fer et aéroports des pays du Maghreb

Réseau central : chemins de fer (fret), plateformes logistiques multimodales et ports des pays du Maghreb

Version provisoire
Septembre 2017

6



Global	Central		Global	Central		Global	Central	Central	
		Chemin de fer conventionnel / achevé			Chemin de fer à grande vitesse / achevé				Plateformes logistiques multimodales
		Chemin de fer conventionnel / à moderniser			à moderniser en chemin de fer à grande vitesse				Plateformes logistiques multimodales/ planifiées
		Chemin de fer conventionnel / planifié			Chemin de fer à grande vitesse / planifié				

Secrétariat technique
du GTMO 5+5

WP5 / CEE-ONU

Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports

Genève, 4-6 septembre 2017

CETMO



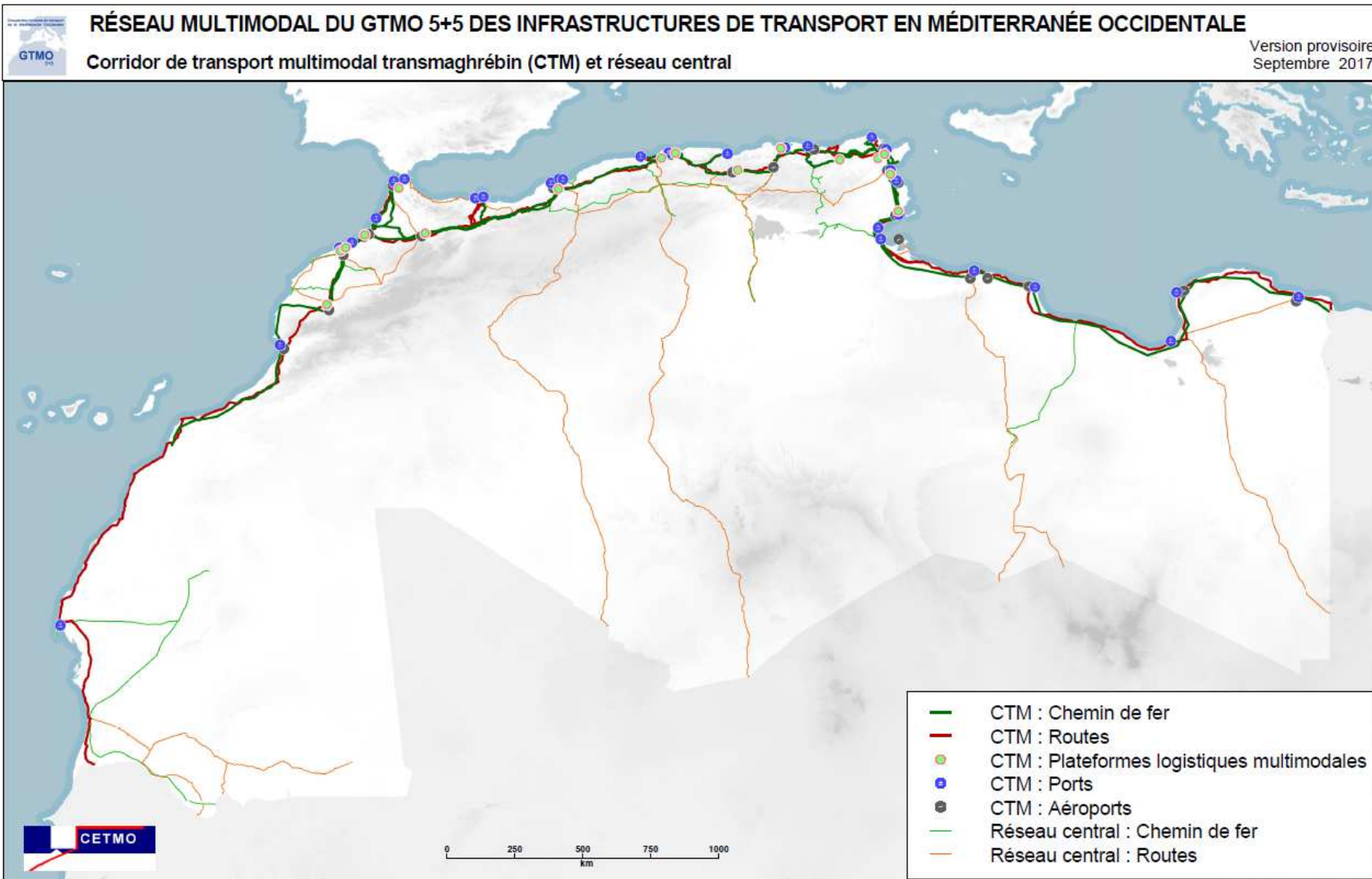
1.2. Identification du corridor de transport multimodal transmaghrébin

Dans les nouvelles orientations apportées à l'identification du RTE-T, les corridors du réseau central sont définis de la manière suivante :

« les corridors du réseau central sont un instrument pour faciliter l'application coordonnée du réseau principal. Les corridors du réseau central se basent sur l'intégration modale, l'interopérabilité ainsi que le développement et gestion des infrastructures de façon coordonnées afin de créer un transport multimodal efficace en termes de ressources ».

L'application de ces critères au Maghreb aboutit à un corridor qui s'étend le long de la ligne côtière, de la Mauritanie à la Libye. C'est le corridor multimodal transmaghrébin. Il représente l'épine dorsale du système de transport du Maghreb, comprenant :

- L'axe autoroutier transmaghrébin
- L'axe ferroviaire transmaghrébin
- Des infrastructures nodales :
 - ports
 - aéroports
 - plateformes logistiques multimodales



8



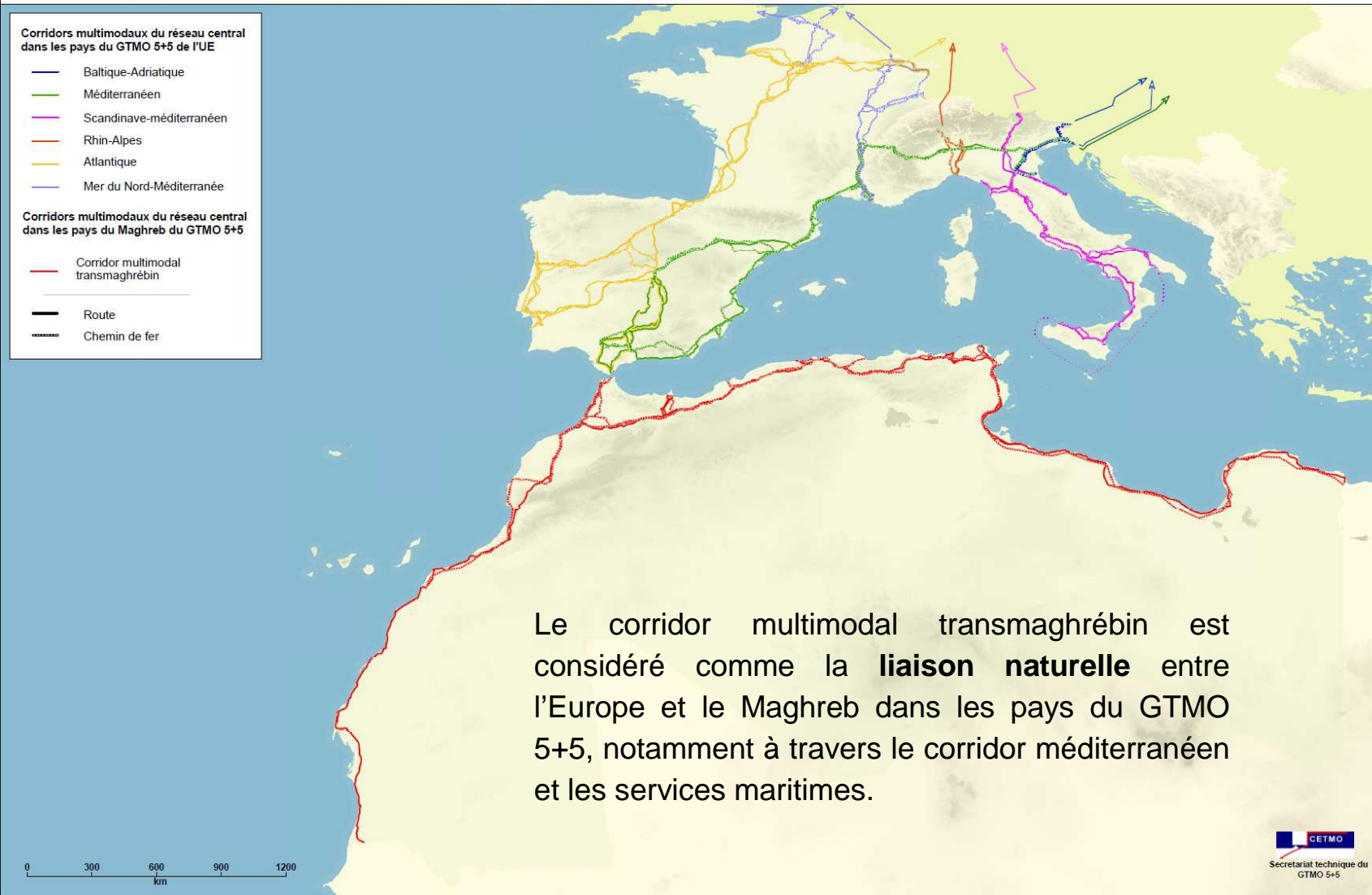


RÉSEAU GTMO 5+5 DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN MÉDITERRANÉE OCCIDENTALE

Version provisoire
Septembre 2017

Comparaison des tracés des corridors multimodaux du réseau central des pays du GTMO 5+5

9



Le corridor multimodal transmaghrébin est considéré comme la **liaison naturelle** entre l'Europe et le Maghreb dans les pays du GTMO 5+5, notamment à travers le corridor méditerranéen et les services maritimes.



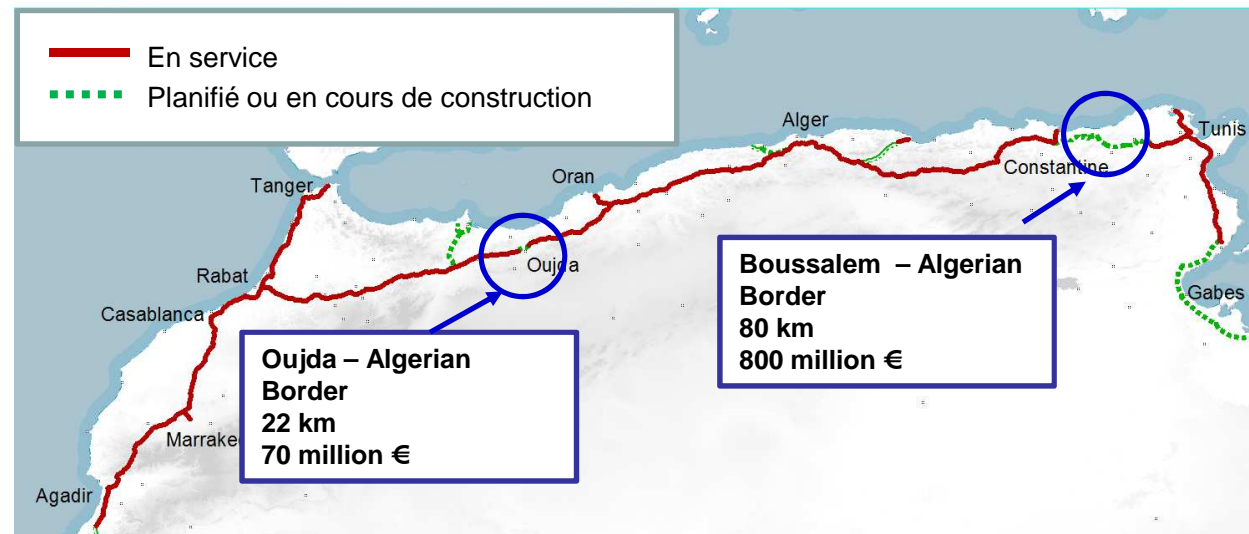
1.3. Identification des projets du réseau central

Le CETMO vise la mise en place d'un réseau multimodal, **efficace et interopérable**, offrant des services à l'ensemble du territoire et à tous les flux. Les actions de mise en place du réseau sont axées sur le réseau central via :

- La réalisation d'études concernant le réseau → nécessité d'investir près de 96 milliards d'euros pour l'achever.
- Le soutien à la mise en œuvre de projets spécifiques → projet d'axe autoroutier transmaghrébin.

Ces actions visent à promouvoir l'importance de la **priorisation** et de la coopération pour la recherche de **financement** des projets d'infrastructures.

Exemple de projet soutenu par le CETMO : achèvement de la partie centrale de l'axe autoroutier transmaghrébin



2. Les instruments d'analyse du réseau multimodal GTMO 5+5

2.1. Les instruments d'analyse, sources de connaissances

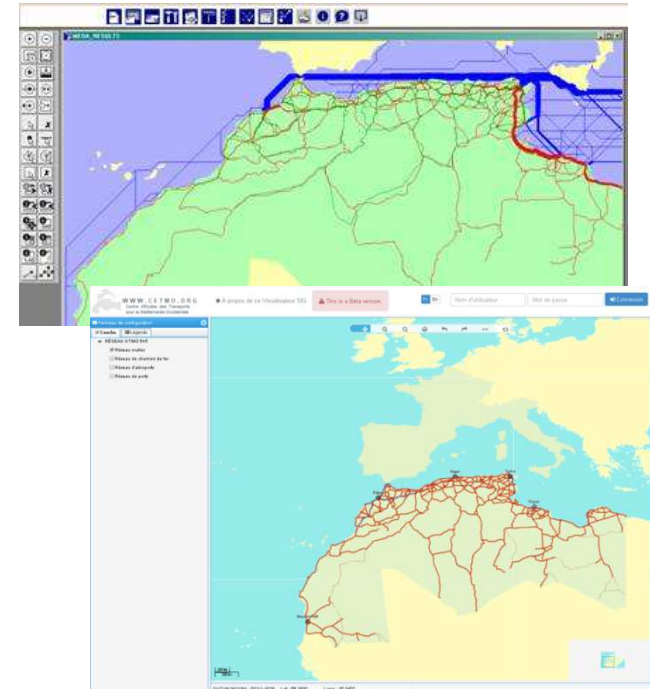
Le travail de planification du GTMO 5+5 est complété par le développement et la mise à jour des outils d'analyse :

- **Bases de données** : aspects socioéconomiques (CETMO-ASE), infrastructures (CETMO-INFRA), projets (CETMO-PROJETS) et flux (CETMO-FLUX).
- **Modèle de prévision des flux de transport.**
- **Viseur SIG Web** : outil permettant de visualiser et de consulter en ligne une partie des informations contenues dans la base de données CETMO-INFRA.

Ces instruments permettent au CETMO :

- D'identifier **les points forts et les besoins** de la région dans le domaine des transports.
- De jouer le rôle de **centre de connaissances** et de diffusion dans la région.

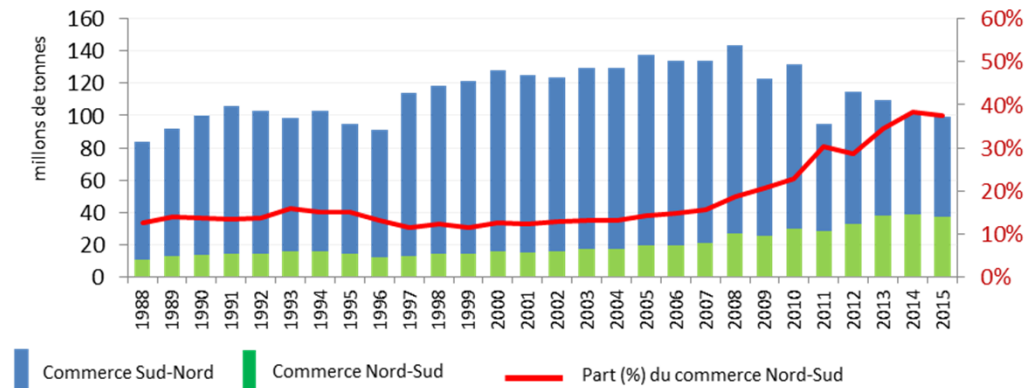
La collecte et la production des données, avec la collaboration des pays membres du GTMO 5+5, sont la composante principale des connaissances du CETMO, qui permettent de réaliser des **études sur le réseau et son fonctionnement** afin de promouvoir la réflexion sur la région et ses priorités.



2.2. Exemple d'étude : les échanges commerciaux entre les pays européens et maghrébins du GTMO 5+5

L'étude intitulée « Les échanges commerciaux entre les pays européens et maghrébins du GTMO 5+5, et leurs liens avec le trafic maritime (2008 – 2015) » s'inscrit dans le cadre des travaux de mise à jour des données sur les échanges commerciaux dans la base de données CETMO-FLUX.

Évolution des flux commerciaux du GTMO 5+5 (volume)

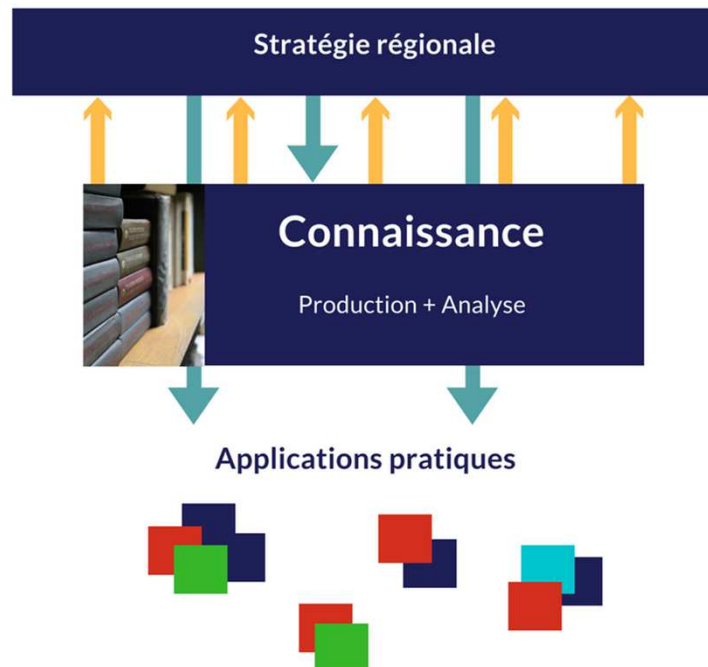


- Le résultat le plus significatif est le **changement de tendance depuis 2008** : diminution des échanges commerciaux et part accrue des flux Nord-Sud due à l'augmentation des exportations de produits manufacturés en provenance d'Espagne et du Portugal, et à la diminution des exportations de produits énergétiques en provenance d'Algérie et de Libye.
- Les **flux commerciaux** des pays du GTMO 5+5 avec **d'autres grandes zones géographiques** ont connu un rythme de croissance plus soutenu.

3. La stratégie régionale du CETMO

3.1. La stratégie régionale du CETMO

Le CETMO travaille également à la définition des actions d'accompagnement des infrastructures de transport du réseau multimodal GTMO 5+5, qui devront définir **la stratégie régionale du CETMO**.



Cette stratégie reposera sur trois piliers :

- La **connaissance** → production et analyse de données.
- La **coopération** entre les acteurs → facilitateurs de projets.
- L'**innovation** et la **spécialisation** technique.

Elle devra conduire à la définition d'applications pratiques qui contribueront au **développement des pays**, ainsi qu'à l'établissement et au renforcement des **relations** avec les acteurs, publics et privés, qui travaillent sur la région.

3.2. Les futures lignes stratégiques du CETMO

Le travail du CETMO dans les années à venir s'organisera autour **sept lignes stratégiques** :

- La création d'un observatoire régional du réseau multimodal.
- La facilitation du transport.
- La promotion des chemins de fer pour les échanges commerciaux.
- Le renforcement des flux maritimes et de leurs nœuds.
- L'optimisation de la durabilité du transport routier.
- Les centres logistiques.
- La promotion du transport durable.

4. Conclusions

1. Le **financement** étant un élément clé de l'achèvement du réseau central GTMO 5+5, il est nécessaire de fixer des **priorités** pour définir les besoins régionaux (connexions régionales, liaisons avec les réseaux voisins et multimodalité).
2. Étant donné que le **corridor multimodal transmaghrebain** relie les cinq pays du Maghreb, il est considéré non seulement comme un élément susceptible de contribuer au renforcement de la coopération, de l'intégration et des relations entre les pays du Maghreb, mais aussi comme l'un des principaux éléments de connexion entre cette région et les régions voisines.
3. Les **instruments d'analyse** du CETMO contribuent à la compréhension du réseau de transport de la région et de son fonctionnement ; le CETMO joue ainsi un rôle de facilitateur de coopération en matière de transport.
4. La **connaissance** est la base du travail développé par le CETMO. La mise à jour et l'élargissement de cette connaissance devront faire du CETMO un *think tank* sur les réseaux de transport de Méditerranée Occidentale.



Merci de votre attention

Òscar Oliver

Secrétariat technique du GTMO 5+5
CETMO

cetmo@cetmo.org

www.cetmo.org

Twitter : @f_CETMO