

Commission économique pour l'Europe

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

Genève, 7 septembre 2015

L'implémentation du corridor de transport multimodal transmaghrébin en Méditerranée Occidentale

CETMO

CETMO est une organisation créée en 1985 par l'accord entre les pays de Méditerranée Occidentale (Algérie, France, Italie, Maroc, Portugal, Espagne, Tunisie, Mauritanie, Libye et Malte).

Mission

L'objectif principal du CETMO est la coopération pour l'amélioration des conditions de transport des pays de l'Europe du sud et du Maghreb au moyen de l'étude des infrastructures, des flux, des statistiques et de la législation du transport dans la Méditerranée Occidentale, ainsi que la mise en place d'initiatives pour la facilitation du transport.

CETMO et le corridor de transport multimodal transmaghrébin

Une des activités principales du CETMO est l'identification du réseau multimodal du GTMO 5+5 des infrastructures de transport et du corridor multimodal du Maghreb.

Cette présentation expose le processus d'identification du corridor de transport multimodal du Maghreb et les activités complémentaires pour son implémentation effective comme infrastructure de connexion régional.

I. Identification du réseau multimodal du GTMO 5+5

- L'objectif du réseau multimodal du GTMO 5+5 est d'offrir une base conceptuelle qui permet la planification et réflexion sur le développement des infrastructures des pays membres.
- Le réseau multimodal du GTMO 5+5 des infrastructures de transport en Méditerranée Occidentales a été approuvée lors de la 8e Conférence de Ministres du GTMO 5+5 à Lisbonne (Octobre, 2014).

- Le réseau inclut :

Réseau routier, réseau ferroviaire pour passagers, réseau ferroviaire pour marchandises, réseau portuaire et réseau aéroportuaire.

Afin d'obtenir un réseau stratégique d'intérêt, une hiérarchisation en deux niveaux a été établie :

- Réseau central
- Réseau global

I. Identification du réseau multimodal du GTMO 5+5

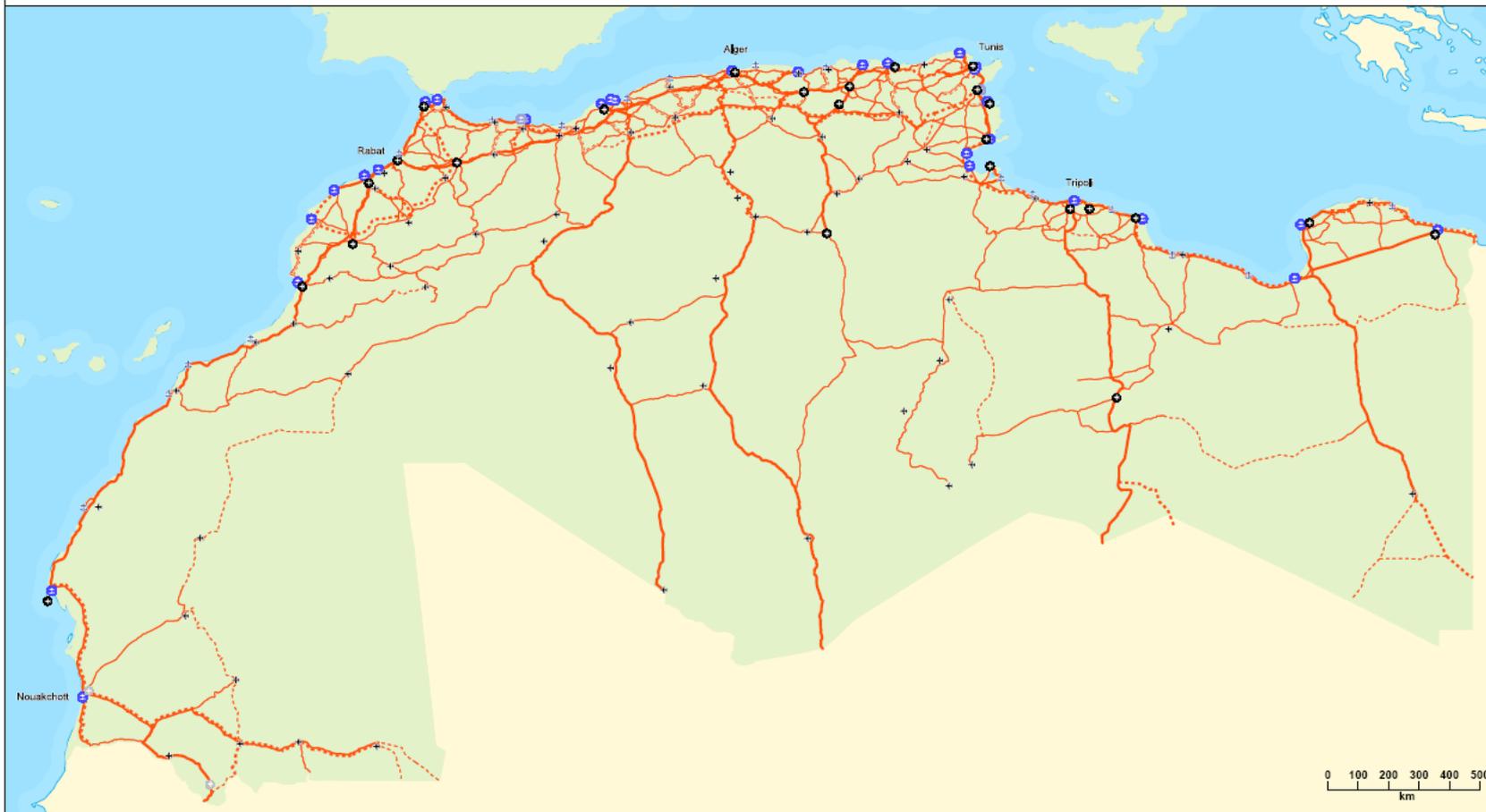
- Dans les cinq pays européens du GTMO 5+5 le réseau est équivalent au RTE-T.
- Les nouvelles orientations du RTE-T nous ont posé la nécessité de redéfinir dans les mêmes termes le réseau des pays du Maghreb du GTMO 5+5, et tout particulièrement le réseau d'intérêt stratégique majeur : le réseau central.
- L'identification d'un réseau central et de ses corridors dans les mêmes termes exigeait la transposition de la méthodologie utilisée dans l'UE. Cependant, des facteurs conditionnent l'application directe de la méthodologie au Maghreb.
 - L'existence de différences profondes au niveau socioéconomique et du système de transport entre les deux rives de la Méditerranée.
 - Les niveaux d'information statistique et les instruments d'analyse.
- Il a été donc nécessaire d'effectuer un travail d'adaptation de la méthodologie employée pour la révision du RTE-T.

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

1/3

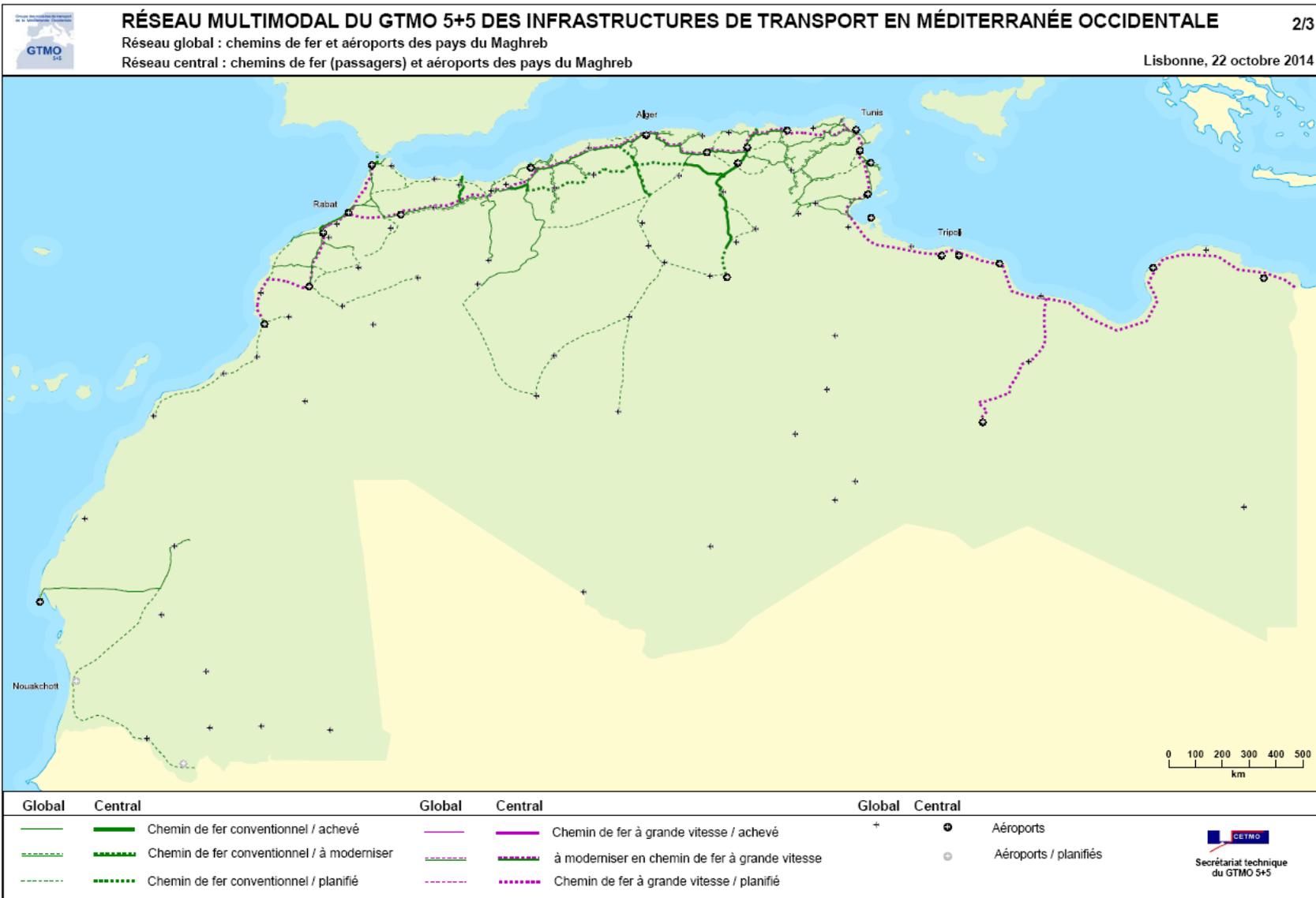
Réseau global et réseau central : Routes, ports et aéroports des pays du Maghreb

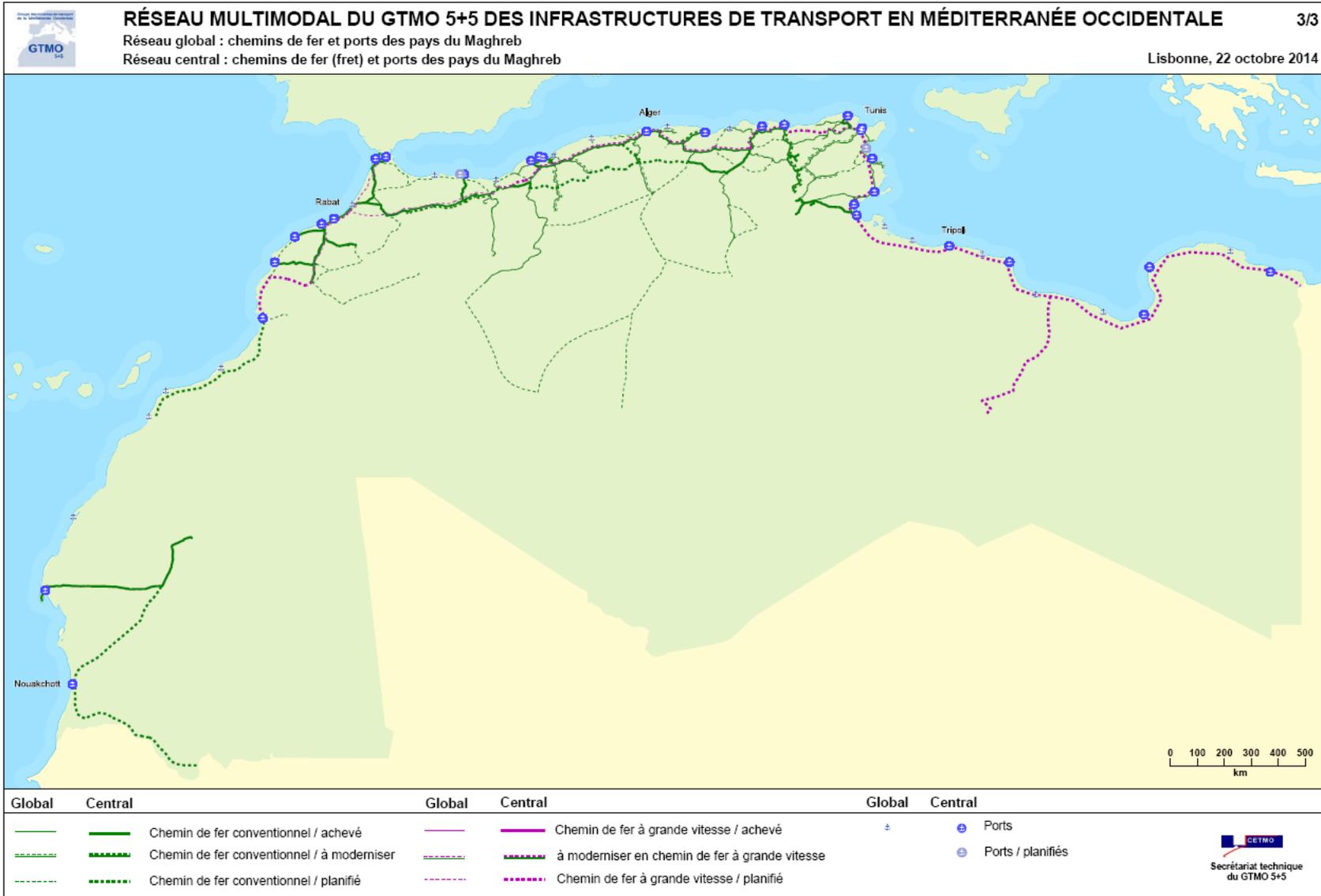
Lisbonne, 22 octobre 2014



Global	Central	Global	Central	Global	Central	
		Route / achevée		Ports		Aéroports
		Route / à moderniser		Ports / planifiés		Aéroports / planifiés
		Route / planifiée				

Secrétariat technique
 du GTMO 5+5



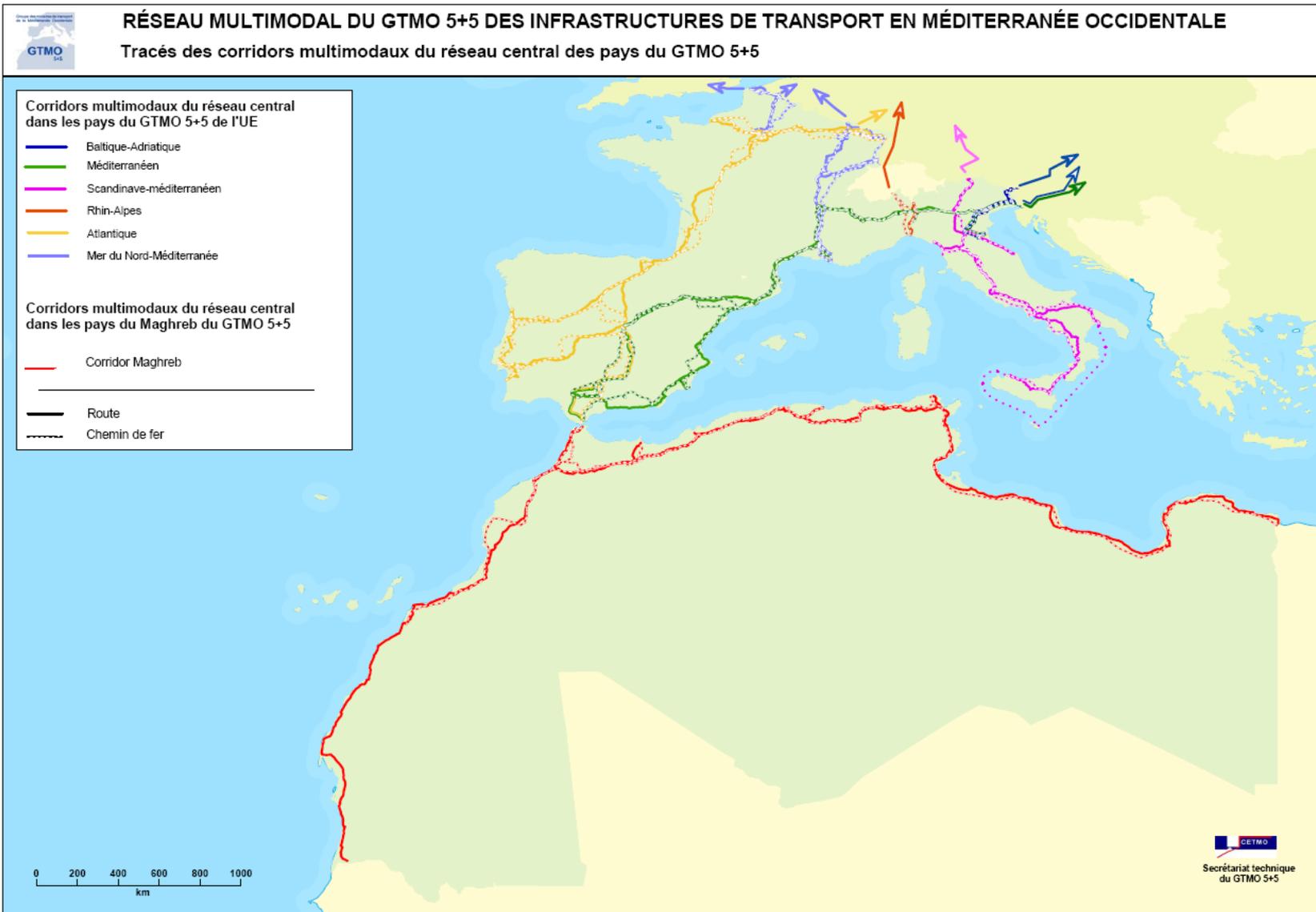


II. Identification du corridor de transport multimodal transmaghrébin

Dans les nouvelles orientations pour 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 donne comme résultat un corridor qui s'étend le long de la ligne côtière depuis la Mauritanie jusqu'à la Libye. C'est le corridor transmaghrébin. C'est un corridor principalement routier et ferroviaire mais à vocation multimodale.



III. Plans d'action de mesures horizontales pour le corridor de transport multimodal transmaghrébin

L'identification du corridor n'est qu'un premier pas vers une configuration régionale des infrastructures, car il est nécessaire de l'accompagner également d'une série de mesures de coordination à l'échelle régionale qui lui donneront sens comme corridor transmaghrébin.

Ceci est fait moyennant des plans d'action de mesures horizontales pour les axes autoroutier et ferroviaire qui ont l'objectif de promouvoir les activités de coordination de la gestion des infrastructures au niveau régional.

- Le *plan d'action de mesures horizontales pour l'intégration et la coordination de la gestion de l'axe autoroutier transmaghrébin* a été approuvé lors la conférence ministérielle du GTMO 5+5 à Lisbonne (octobre 2014).
- Le *plan d'action de mesures horizontales pour l'axe ferroviaire transmaghrébin* est en phase d'élaboration.

III. Plans d'action de mesures horizontales pour le corridor de transport multimodal transmaghrébin

11

- Les plans d'action de mesures horizontales sont composés d'une série d'actions à l'échelle régionale qui, avec l'union physique des infrastructures, donneront à celles-ci leur sens comme corridor transmaghrébin.
- Les plans d'action proposés ont une durée initiale d'environ deux ans qui vise à renforcer la coopération, l'intégration et les relations entre les acteurs intervenant dans le fonctionnement des infrastructures maghrébines.
- Il s'agit de plans d'action à mettre en place dans une perspective de somme de connaissances et compétences mais aussi de dialogue, pour une optimisation des ressources et l'obtention de meilleurs résultats pour les pays bénéficiaires.
- Leur mise en place requiert la collaboration et participation des institutions impliquées dans le développement de la région et possédant une longue expérience dans chaque section définie dans les plans d'action. Celles-ci adapteront les actions dont elles auront la charge, à leur méthodologie et techniques habituelles.

IV. Plan d'action de mesures horizontales pour le corridor de transport multimodal transmaghrébin : axe autoroutier (approuvé)

1. FACILITATION DU COMMERCE

- 1.1. Analyse régionale sur le commerce extérieur.
- 1.2. Assistance technique concernant les conventions internationales.
- 1.3. Rapprochement réglementaire des codes de la route (du point de vue de la facilitation).
- 1.4. Analyse des postes frontières liés à l'axe autoroutier transmaghrébin.
- 1.5. Promotion de la mise à niveau du secteur douanier.

2. FINANCEMENT ET TARIFICATION

- 2.1. Coopération des acteurs de l'axe autoroutier transmaghrébin.
- 2.2. Évaluation de l'applicabilité des PPP au développement de l'axe autoroutier transmaghrébin.
- 2.3. Promotion d'un système de télépéage interopérable.

3. MULTIMODALITÉ

- 3.1. Promotion de la création d'un observatoire régional sur le corridor transmaghrébin.

4. SÉCURITÉ ROUTIÈRE

- 4.1. Rapprochement réglementaire à propos du code de la route (du point de vue de la sécurité routière).
- 4.2. Homogénéisation des standards autoroutiers.
- 4.3. Traitement des données pour la sécurité routière.

5. ACTIONS TRANSVERSALES

- 5.1. Promotion de la formation
- 5.2. Rapport de suivi et formation

V. Plan d'action de mesures horizontales pour le corridor de transport multimodal transmaghrébin : axe ferroviaire (en préparation)

1. INTEROPÉRABILITÉ

1.1. Infrastructures et superstructures :

- *Écartement, signalisation, électrification, éléments du tracé de la ligne, gabarits des tunnels et charges à l'essieu.*

1.2. Matériels roulants :

- *Locomotive, wagons et composition du train.*

2. EXPLOTATION

2.1. Technique :

- *Systèmes de gestion des réseaux ferroviaires nationaux interopérables.*
- *Procédures homogénéisées pour l'arrivée des trains aux frontières et le passage frontalier.*

2.2. Commerciale :

- *Procédure simplifiée permettant d'acheter un unique « billet » pour circuler sur l'ensemble de l'axe.*
- *Procédures transfrontalières pour la compétitivité du secteur, spécialement des marchandises.*

2.3. Documentation :

- *Homogénéisation des documents de voyage pour les marchandises, le matériel roulant et personnel du train.*

VI. Conclusions

1. L'identification d'un corridor multimodal dans les différents pays doit être fondée sur des critères et des méthodologies communs, afin de permettre la planification et réflexion conjointe sur le développement des infrastructures.
2. Pour que l'infrastructure puisse contribuer au développement régional, il est nécessaire de l'accompagner d'une série de mesures de coordination de la gestion le long des corridors.
3. Le développement de mesures de coordination et de gestion requiert renforcer la coopération, l'intégration et les relations entre les acteurs intervenant dans le fonctionnement des infrastructures.
4. Les plans d'action de mesures horizontales pour les différentes infrastructures sont les instruments appropriés à ces objectifs.

Merci de votre attention

Secrétariat technique du GTMO 5+5
CETMO

cetmo@cetmo.org
www.cetmo.org