

Synergies entre le corridor méditerranéen et le corridor multimodal transmaghrébin

Josep Vicent Boira, commissaire du gouvernement pour le corridor méditerranéen, gouvernement espagnol
Matteo Berzi, commissariat du gouvernement pour le corridor méditerranéen, gouvernement espagnol

Introduction

Dans le présent document, les auteurs se penchent sur les synergies potentielles entre le corridor méditerranéen, développé dans le cadre du réseau transeuropéen de transport, et le corridor multimodal transmaghrébin (CMT) dans l'ère post-COVID-19. Pour commencer, les deux corridors seront présentés, en soulignant l'importance du chemin de fer comme moyen de transport efficace et durable pour les voyageurs et les marchandises. L'importance du Maroc et de l'Espagne pour les deux corridors sera également soulignée. Ensuite, les synergies potentielles entre le corridor méditerranéen et le CMT seront avancées selon trois échelles géographiques complémentaires : la mer d'Alboran en tant qu'espace maritime géoéconomique émergent, la coopération hispano-marocaine et, enfin, le rôle de l'UE et du Maghreb dans la connexion des flux transcontinentaux.

Le corridor méditerranéen : vers un réseau de transport résilient

Le corridor méditerranéen est l'un des 9 principaux corridors conçus par l'Union européenne dans le cadre du réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Il est conçu comme un corridor multimodal qui traverse 6 pays (l'Espagne, la France, l'Italie, la Slovénie, la Croatie et la Hongrie) sur 3 500 km. Il assurera des liaisons multimodales entre les ports et les terminaux de la Méditerranée occidentale à l'Europe centrale et de l'Est. Le corridor méditerranéen est interconnecté avec les 7 autres corridors et il constitue une liaison efficace, durable et rapide entre les principaux marchés européens et le système économique méditerranéen espagnol (Figures 1 et 2). Le réseau RTE-T est donc un projet stratégique visant à garantir et à améliorer la mobilité des personnes et des marchandises, comme le prévoient les accords de Schengen.

Le cadre réglementaire est défini dans le règlement n° 1315/2013 (CE, 2013), qui établit les directives pour le développement d'un réseau transeuropéen de transport, en déterminant les projets d'intérêt commun et en précisant les exigences à respecter. Pour atteindre ces objectifs, la Commission européenne a créé le fonds du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) par le biais du règlement n° 1316/2013. En outre, d'autres programmes de financement de l'UE soutiennent le développement du RTE-T, comme le Fonds européen pour les investissements stratégiques (FEIS), Horizon 2020 (pour les projets de recherche et de développement), le Fonds de cohésion (FC) et le Fonds européen de développement régional (FEDER).

Les corridors européens visent à atteindre deux piliers fondamentaux, l'**interopérabilité** et l'**intermodalité**, grâce à l'exécution coordonnée de travaux et de projets. En effet, la planification appropriée du réseau transeuropéen de transport est cruciale pour permettre des opérations de transport

efficaces et sur de longues distances. En ce qui concerne le système ferroviaire, l'objectif principal est de réaliser la connexion complète entre les principaux nœuds (*réseau central*) de chaque corridor d'ici 2030, conformément aux exigences suivantes :

- Mise en œuvre d'un écartement de voie standard (1 435 mm)
- Longueur des trains > 740 m
- Électrification 25 Kv
- Système de communication ERTMS
- Charge par essieu $\geq 22,5$ tonnes
- Amélioration des connexions entre le chemin de fer, les ports et les terminaux.

Le corridor méditerranéen est bien plus qu'une infrastructure ferroviaire. C'est un grand projet de transport multimodal qui inclut également les routes, les ports et les aéroports de manière plus durable et compétitive. Il est important, outre l'amélioration des infrastructures, de promouvoir les opérations et les services pour les voyageurs et les marchandises. En ce sens, les nouvelles sections doivent être complémentaires pour les deux usages. Un autre défi important est le développement d'une vaste stratégie logistique reliant les ports, les aéroports, les terminaux rail-route et les industries. Il n'est pas surprenant que tout le potentiel du corridor méditerranéen se révèle lorsque ses différents modes de transport sont connectés. C'est pourquoi nous devons redéfinir la logistique afin de stimuler la croissance des terminaux intermodaux et des connexions portuaires.

Enfin, il est nécessaire de mieux intégrer les infrastructures dans les **nœuds urbains**. Par exemple, en Espagne, entre Barcelone et Almeria se trouvent plus de 11 villes de plus de 100 000 habitants. Il faut donc être particulièrement attentif à la manière dont le corridor traverse les zones densément peuplées. Mais tous ces efforts ne suffisent pas sans une planification précise des services de transport de voyageurs et de marchandises, qui vise à fournir un transport rapide et efficace. Pour atteindre cet objectif, il est fondamental que le développement des infrastructures repose sur une analyse fiable et précise.

Figure 1 : Réseau transeuropéen de transport (RTE-T)

Source : Commission européenne

Figure 2 : Le corridor méditerranéen en Espagne

Source : élaboration propre

Le corridor multimodal transmaghrébin : un projet territorial à plusieurs échelles

Le corridor multimodal transmaghrébin (CMT) est le projet le plus ambitieux de corridor multimodal de la rive sud de la Méditerranée, de la Mauritanie à la Libye, en passant par le Maroc, l'Algérie et la Tunisie, c'est-à-dire les pays qui composent le Maghreb. Cette liaison Est-Ouest est l'une des plus importantes d'Afrique (Banque africaine de développement, 2015), comme le réseau RTE-T, et vise à

relier les principales villes et les nœuds stratégiques pour le transport de marchandises des pays impliqués grâce à la modernisation des infrastructures routières et ferroviaires. Parmi les infrastructures les plus importantes figurent les ports de Nouadhibou et Nouakchott (Mauritanie), Tanger Med, Nador, Casablanca et Agadir (Maroc), Oran, Arzew, Annaba, Alger, Djen-Djen et Skikda (Algérie) et Tunis-Radés (Tunisie). La longueur totale du corridor ferroviaire atteindra 6 700 km pour le transport de marchandises et 5 400 km pour le transport de voyageurs, 4 000 km étant partagés par les deux modes (CETMO, 2019). Cependant, d'importants travaux de modernisation et d'extension des infrastructures sont nécessaires pour obtenir un système de transport efficace, sûr, interopérable et intermodal. En 2018, les investissements pour le secteur ferroviaire ont été estimés à plus de 50 000 millions d'euros (plus de 4 000 millions €/an).

Au-delà de la Méditerranée, le CMT permet de connecter les pays du Sahel avec le cœur de l'Europe de manière plus efficace, durable et sûre. Comme tous les projets d'interconnexion commerciale et de transport au niveau international, le CMT devrait favoriser une certaine stabilisation politique et une amélioration des relations internationales tant au Maghreb qu'au Sahel. Des représentants influents du secteur des affaires ont déjà exprimé leur soutien à une initiative aussi ambitieuse (Figure 3).

Figure 3 : Position d'Issad Rebrarb, président du groupe industriel algérien Cevital, en faveur du développement d'un corridor ferroviaire transcontinental en Afrique.

Source : Twitter, [Issad Rebrab \(@IssadRebrab\) March 21, 2017](#)

À l'échelle mondiale, ce projet est stratégique pour l'initiative « la Ceinture et la Route » (ICR), promue par le gouvernement chinois, dont les investissements dans les industries et le transport amélioreront la logistique et le transport multimodal de marchandises (notamment les chemins de fer) dans les pays du CMT (Zulfikar Rakhmat, 2014). Voici certaines des initiatives les plus intéressantes :

- Construction de la Cité Mohammed VI Tanger Tech (Maroc), un nouveau centre industriel, logistique et technologique (2 000 ha) qui devrait entraîner la création de plus de 100 000 emplois (CGTN Africa, 2020). Le nouveau port aura une capacité de 9 millions de conteneurs.
- Nouvelles usines de voitures et de composants automobiles au Maroc (Eliason, 2019).
- Construction du port d'el-Hamdania (Algérie), qui sera le deuxième plus grand port méditerranéen après Tanger Med (CGTN Africa, 2019).
- Nouvelle zone logistique de 1 000 ha dans le port de Zarzis (Tunisie).
- Nouvelle ligne ferroviaire Zarzis-Gabès (Tunisie).
- Nouvelle usine automobile tunisienne de SAIC, société publique chinoise de construction automobile (Agence Ecofin, 2018).

Le Maroc, acteur clé du CMT

Dans le cadre de ce projet, le pays qui possède l'infrastructure ferroviaire la plus avancée est le Maroc. 60 % de son réseau ferroviaire est électrifié et le transport de marchandises est comparable, en termes de tonnes totales, à celui de l'Espagne et d'autres pays européens (Tableau 1). 70 % du trafic est destiné aux ports maritimes et passe par les ports secs de Casablanca, Fès et Marrakech. La destination est surtout le port de Tanger Med, le plus important de la zone afro-méditerranéenne et le 35e au monde en volume de trafic. En janvier 2021, le troisième terminal a été inauguré, renforçant le leadership marocain en matière de trafic maritime. Le transport de voitures est une activité clé du transport ferroviaire de marchandises. En 2017, 334 000 voitures ont été transportées en train (ONCF, 2018), soit la moitié du total des voitures transportées dans toute l'Espagne sur la même période. Ces flux s'expliquent par l'implantation récente d'usines automobiles européennes (Renault, PSA, Fiat) et chinoises (BYD) et une augmentation substantielle du volume est attendue à terme, puisque 90 % de cette production est exportée (Oxford Business Group, 2021). Dans le cadre de l'initiative « la Ceinture et la Route », le mémorandum d'entente signé entre le Maroc et la Chine a déjà généré d'importants résultats : pour la première fois, deux usines de composants automobiles en aluminium ont été récemment construites en Afrique. En conséquence, le secteur de la logistique sera une priorité pour l'économie marocaine et le chemin de fer jouera un rôle important dans une perspective multimodale. Des avancées substantielles ont également été réalisées pour le transport de voyageurs avec l'ouverture de la ligne à grande vitesse entre Tanger et Kentira en 2018, premier tronçon de la ligne à grande vitesse (LGV) marocaine « *Al Boraq* », qui reliera Casablanca à Tanger (338 km) en 1h30 (d'ici 2022 ou 2023). En outre, le Maroc a prévu de relier ses principales villes avec la LGV d'ici 2035. Il s'agit de la première ligne à grande vitesse en Afrique.

Tableau 1 : Comparaison entre l'infrastructure ferroviaire et le transport ferroviaire de marchandises entre l'Espagne et le Maroc

	<i>Spain</i>	<i>Morocco</i>
<i>Total length</i>	15.904 ⁵	2.295
<i>Of which electrified</i>	63,7% ⁶	64%
<i>Main Track Gauge</i>	1.668 mm	1.435 mm
<i>Electrification</i>	3kv	3kv
<i>Transported goods (thousand. tonnes)</i>	28.251 ¹	27.000
<i>Cars Transported</i>	757.000 ²	334.000
<i>Wagons</i>	11 292 ³	5.498
<i>Rail-maritime traffic</i>	7% ⁴	70%

Sources : Maroc : ONCF (2017) ; Espagne : 1, 3, 5, 6 EU Statistical Pocketbook 2019 (données de 2017), 2 Anfac (2019), 4 OTLE, 2019 (données de 2018).

Synergies entre le corridor méditerranéen et le corridor transmaghrebain

Les synergies et les complémentarités entre le corridor méditerranéen et le corridor multimodal transmaghrebain peuvent être expliquées à **trois échelles différentes** : régionale (mer d'Alboran), bilatérale (Espagne-Maroc) et euro-méditerranéenne (UE-Maghreb). Le **dénominateur commun** entre toutes ces échelles est le **chemin de fer**, conçu comme un réseau de transport intermodal, interopérable, compétitif et écologiquement durable.

Échelle régionale : complémentarité dans la mer d'Alboran

La mer d'Alboran représente un **espace maritime partagé** entre le Maroc, l'Algérie et l'Espagne dans la partie la plus occidentale de la mer Méditerranée. Les principaux flux maritimes sont concentrés entre Tanger Med et Algésiras pour des raisons géographiques évidentes : le port d'Algésiras est un véritable moteur économique pour l'Espagne et pour le bassin méditerranéen, étant l'un des ports les plus actifs d'Europe et du monde. Néanmoins, dans une perspective régionale, il existe d'autres **ports importants** pour le transport de marchandises et de voyageurs, comme Almería, Motril, Carthagène, Málaga, Melilla, Nador et Oran. Certains de ces ports font partie du réseau RTE-T et permettront le transport multimodal (Almería et Motril). Les ports de la rive sud de la Méditerranée sont déjà inclus dans le CMT.

La **mer d'Alboran est un véritable espace géoéconomique émergent**, où la **complémentarité et l'optimisation des infrastructures existantes** doivent être renforcées. Les ports de la mer d'Alboran servent à la fois d'attracteurs de flux maritimes mondiaux et de pôles de redistribution régionale et d'échanges mutuels (Figure 4). Pour ces ports, les rouliers sont essentiels. En ce sens, il n'est pas difficile d'imaginer un scénario dans lequel ces ports échangeront des flux rail-port de manière compétitive, grâce à l'interopérabilité des infrastructures ferroviaires et à l'interconnexion avec d'autres ports et nœuds urbains en Espagne et au Maghreb. Une **étude portant sur l'amélioration de la logistique et de la multimodalité dans la mer d'Alboran** permettrait de prévoir les synergies futures et de stimuler le développement des deux corridors.

Figure 4 : Principaux ports de la mer d'Alboran et liaisons ferroviaires

Source : élaboration propre

Renforcer la coopération Espagne-Maroc en matière de développement ferroviaire

Le corridor multimodal transmaghrebain est aussi stratégique pour le **Maroc** que le corridor méditerranéen l'est pour l'**Espagne**. Les deux pays ont besoin de promouvoir leur transport ferroviaire de marchandises pour les marchés nationaux et internationaux. Leurs réseaux ferroviaires sont les **liens entre le Sahel et l'Europe**. Le transport ferroviaire de marchandises marocain est supérieur à celui de nombreux pays européens et se situe au même niveau que celui de l'Espagne (en termes de tonnes annuelles totales). Nous pensons qu'il est nécessaire de **renforcer les relations commerciales**

mutuelles, en particulier les **services multimodaux**, par une **approche de coopération** : coopérer bilatéralement pour être compétitif au niveau mondial. Il serait intéressant de se concentrer sur le potentiel d'exploitation ferroviaire hispano-marocain, le transport maritime à courte distance (Tableau 2) et sur la **suppression des obstacles techniques et administratifs**. L'étude des relations commerciales bilatérales préparée par le CETMO (Tableau 2) est un bon point de départ. Au niveau financier, il convient de prêter attention au Cadre financier pluriannuel 2021-2027 de l'UE, car la **réactivation du programme de coopération transfrontalière Espagne-Maroc** pourrait être une bonne occasion de financer des projets pilotes. Des initiatives intéressantes ont été financées par le programme européen POCTEFA (Programme de coopération transfrontalière entre la France, l'Espagne et Andorre), comme le projet TRAILS (Batlle, 2020).

Tableau 1 : principales relations maritimes entre les ports du corridor méditerranéen et le

Port	Origin (MAIN flows)
<i>Algeciras</i>	<i>Morocco, Mauritania, Argelia</i>
<i>Valencia</i>	<i>Argelia, Morocco, Tunisia</i>
Maghreb (importation) <i>Barcelona</i>	<i>Argelia, Morocco, Tunisia</i>

Source : CETMO (2019)

CMED et CMT : intercontinental connection between Africa and Europe in Post-Covid era

Le CETMO, ainsi que d'autres institutions et centres de recherche, ont démontré comment les flux de fret euro-africains ont connu une croissance constante au cours des dix dernières années (avant la survenue de la pandémie). De nombreux pays africains approvisionnent les marchés européens et ses industries en matières premières telles que les produits énergétiques et les minéraux bruts. À l'inverse, l'Europe fournit des produits semi-finis et des produits agricoles ou industriels de base aux pays africains. Beaucoup de ces produits sont **compatibles avec le transport ferroviaire**. En ce sens, les deux corridors sont essentiels pour récupérer et distribuer ces marchandises. Le corridor méditerranéen représente le moyen le plus rapide, le plus efficace et le plus durable sur le plan environnemental d'atteindre le cœur économique de l'Europe (Prytherch et Boira, 2011 ; Libourel, 2017 ; Loyer 2020). Les ports d'Andalousie, de Murcie, de Valence et de Catalogne seront connectés à moyen terme avec l'écartement standard, de sorte qu'une partie de ces flux pourra être acheminée par des trains de marchandises vers la France, l'Allemagne et les autres pays sans interruption ni changement de train. Le corridor méditerranéen compte déjà le seul port espagnol totalement interopérable et déjà connecté à l'Europe, à savoir le port de Barcelone.

Dans l'ère post-COVID-19, la gouvernance est essentielle pour l'atteinte des objectifs des deux corridors. La pandémie a révélé les fragilités du secteur des transports existant avant la pandémie de COVID-19, à savoir le manque de numérisation, d'interopérabilité des infrastructures et de synergies entre tous les modes. Le transport et la logistique doivent être plus **résilients**. En ce sens, nous pensons

qu'il est important d'**aligner le corridor multimodal transmaghrébin sur le schéma RTE-T** tel qu'établi dans les règlements européens n° 1315/2013 et 1316/2013. Des objectifs, des exigences, des délais, des opportunités de financement et des approches de gouvernance similaires pourraient également être mis en œuvre sur la rive sud de la mer Méditerranée. En ce sens, le projet MEDA TEN-T développé par le CETMO est un bon point de départ. Des groupes de travail thématiques pourraient également être mis en place pour renforcer les réseaux de coopération, relever les défis communs et **échanger les bonnes pratiques** sur des sujets spécifiques tels que la connexion du dernier kilomètre, l'élimination des goulets d'étranglement (Medeiros et al., 2021), la coopération transfrontalière et les nœuds urbains. Un **coordinateur du CMT** pourrait également être défini ainsi que des **bureaux de coordination nationaux** pour chaque État impliqué et un **plan d'action général pourrait également être développé**. Enfin, l'**aspect pédagogique du CMT** devrait être présenté aux citoyens, étant donné qu'il s'agit de la **pièce angulaire des infrastructures du Maghreb**, une véritable **porte euro-africaine**. Un système d'information géographique (SIG) semble être un instrument approprié pour cette tâche. D'après notre expérience, un **SIG ouvert** avec des informations actualisées sur les infrastructures et les services est très demandé par la société civile, les médias et les industries.

Références

Banque africaine de développement (2015), Les Infrastructures ferroviaires en Afrique. Les options de politiques de financement. Abidjan : Banque africaine de développement. Disponible à l'adresse https://knowledge.uclga.org/IMG/pdf/les_infrastructures_ferroviaires_en_afrique.pdf

Battle, S. (mars 2020), Project TRAILS, an example of cross-border cooperation. Disponible à l'adresse <https://piernext.portdebarcelona.cat/en/mobility/project-trails-an-example-of-cross-border-cooperation/>

CETMO (2019), Documentación analítica socioeconómica y de transporte del Estrecho de Gibraltar 2000-2017. Edición 2019

CGTN Africa (juillet 2019). Algeria ratifies BRI agreement with China. Disponible à l'adresse <https://africa.cgtn.com/2019/07/10/algeria-ratifies-bri-agreement-with-china/>

CGTN Africa (décembre 2020), Opinion: The Cité Mohammed VI Tanger Tech: a model of active cooperation between Morocco and China. Disponible à l'adresse <https://africa.cgtn.com/2020/12/15/opinion-the-cite-mohammed-vi-tanger-tech-a-model-of-active-cooperation-between-morocco-and-china/>

Agence Ecofin (septembre 2018). SAIC Motor to build a car manufacturing plant in Tunisia. Disponible à l'adresse <https://www.ecofinagency.com/finance/0509-38919-saic-motor-to-build-a-car-manufacturing-plant-in-tunisia>

Eliason, M. (juin 2019). Kenitra: Car Component Manufacturer CITIC DICASTAL Opens its First Factory in Africa. Morocco World News. Disponible à l'adresse

<https://www.morocoworldnews.com/2019/06/276920/citic-dicastal-morocco/>

Commission européenne (2019), Statistical Pocketbook 2019. EU Transport in Figures. Luxembourg: Publication office of the European Union. Disponible à l'adresse https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2019_en

Libourel, E. (2017). *El corredor mediterráneo: desencuentro político y territorial* (Vol. 16). Universitat de València.

Loyer, B. (2020), La relation entre la politique des transports et les mouvements nationalistes de la côte est de l'Espagne : le cas du corridor méditerranéen d'infrastructures, Géocarrefour [En ligne], 94/3 | 2020, mis en ligne le 21 septembre 2020, consulté le 01 février 2021. URL :

<http://journals.openedition.org/geocarrefour/16038>:DOI: <https://doi.org/10.4000/geocarrefour.16038>

Medeiros, E., Ferreira, R., Boijmans, P., Verschelde, N., Spisiak, R., Skonieczki, P., ... & Berzi, M. (2021). Boosting cross-border regions through better cross-border transport services. The European case. *Case Studies on Transport Policy*.

ONCF - Fret en chiffres. Chiffres clés 2018. Disponible à l'adresse <https://www.oncf.ma/fr/Fret-et-logistique/Savoir-faire/Fret-en-chiffres> [01/02/2021].

OTLE - Observatorio del Transporte y de la Logística en España (2019) Informe anual. Disponible à l'adresse https://observatoriotransporte.mitma.es/recursos_otle/informe_otle_2019_1.pdf

Oxford Business Group (janvier 2021). The Global Car Industry Is Finally Set To Rebound.

Disponible à l'adresse <https://oilprice.com/Energy/Energy-General/The-Global-Car-Industry-Is-Finally-Set-To-Rebound.html>

Prytherch, D. L., & Boira, J. V. (2015). Mediterranean regionalism from territory to trains: spatial politics and planning of macro-regions and transport networks in Spain. *Space and Polity*, 19(2), 110-131. <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/13562576.2015.1050844>

Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE. Disponible à l'adresse <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1315>

Règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe, modifiant le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant les règlements (CE) n° 680/2007 et (CE) n° 67/2010 Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.

Disponible à l'adresse <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R1316&from=EN>

Zulfikar Rakhmat, M. (2014). China and Tunisia: A Quiet Partnership. The Diplomat. Disponible à l'adresse <https://thediplomat.com/2014/06/china-and-tunisia-a-quiet-partnership/>