

rapport

LE SECTEUR DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE EN MÉDITERRANÉE OCCIDENTALE À L'ÈRE POST-COVID-19 :

Saisir de nouvelles opportunités, accélérer les transitions

RAPPORT No. 32
Mars 2022
www.iemed.org



Medthink 55



CETMO

IEMed.

LE SECTEUR DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE EN MÉDITERRANÉE OCCIDENTALE À L'ÈRE POST-COVID-19 :

Saisir de nouvelles opportunités, accélérer les transitions

4-5 octobre 2021

Introduction

La Covid-19 et ses conséquences socio-économiques ont eu des répercussions importantes sur le commerce et les chaînes d'approvisionnement dans le monde entier au cours des deux dernières années. Bien que la connectivité mondiale ait été réduite, le secteur du transport et de la logistique a joué un rôle clé pour assurer l'approvisionnement continu en denrées alimentaires et en biens dans toutes les régions du monde. Cette crise a été quelque peu perçue comme un accélérateur des processus qui ont et continueront d'affecter le secteur dans les années à venir : la transformation numérique, la transition durable et la prise de conscience croissante des vulnérabilités des chaînes de valeur mondiales. Ce contexte émergent pose des défis importants au secteur mais présente aussi de grandes opportunités dans une région comme la Méditerranée occidentale. Les identifier et les comprendre afin de concevoir les politiques qui permettront au secteur du transport et de la logistique de jouer son rôle crucial de moteur de l'intégration et de la prospérité régionales est essentiel.

Le 6 octobre 2021, les ministres des transports des dix pays du dialogue 5+5 se sont réunis virtuellement à l'invitation de la présidence maltaise du GTMO 5+5 (groupe des ministres des transports de la Méditerranée occidentale) pour discuter des moyens de renforcer la connectivité et la durabilité du secteur des transports, ainsi que l'amélioration des infrastructures régionales nécessaires pour faire du secteur une pierre angulaire de la reprise post-Covid-19.

S'appuyant sur son mandat de relais de la société civile pour soutenir les travaux du Dialogue 5+5, le **réseau MedThink 5+5** des think tanks de la Méditerranée

occidentale a organisé un webinaire thématique de deux jours en parallèle avec la Conférence du GTMO 5+5. Cet événement, coorganisé par l'**Institut Européen de la Méditerranée (IEMed)** et le **Centre d'Etudes des Transports pour la Méditerranée occidentale (CETMO, Secrétariat technique du GTMO 5+5)**, s'inscrivait également dans la continuité des travaux menés à travers la publication "**Transport et logistique méditerranéens à l'ère post-COVID-19 : perspectives et opportunités**", visant à analyser et à discuter des impacts de la Covid-19 et de l'avenir du transport et de la logistique dans une optique multisectorielle et multidisciplinaire.

Ce webinaire thématique a réuni plus de 25 experts du monde universitaire, d'organisations internationales et de représentants d'organisations de transport et de logistique, pour souligner l'importance de la coopération dans le domaine des transports et de la logistique en Méditerranée occidentale. L'événement s'est déroulé autour de quatre sessions principales abordant les tendances actuelles et futures du secteur du transport et de la logistique : les perspectives de reconfiguration des chaînes de valeur mondiales en faveur de la Méditerranée occidentale ; l'accélération de la décarbonisation du transport pour atteindre des objectifs de durabilité ; le rôle de la transition numérique pour stimuler l'innovation, la croissance et la compétitivité dans la région ; et enfin les efforts nécessaires pour mettre en œuvre le réseau multimodal GTMO 5+5 afin d'accroître la connectivité et l'intégration régionale en Méditerranée occidentale.

Remarques introductives

Le séminaire thématique a été ouvert par l'ambassadeur Senén Florensa, président exécutif de l'Institut européen de la Méditerranée (IEMed), et Pere Padrosa, président de la Fondation CETMO, tous deux co-organiseurs de l'événement. Ils ont partagé leur vision de la situation du secteur du transport et de la logistique en Méditerranée occidentale soulignant l'impact de la pandémie Covid-19, qui a conduit à des restrictions drastiques de mobilité ayant des conséquences importantes et négatives sur les secteurs économiques fortement dépendants du transport et de la logistique (commerce international, tourisme). Dans le même temps, la perturbation des chaînes de valeur mondiales, le paradigme de la durabilité et



l'inévitable processus de numérisation remettent en question le modèle actuel de transport et de logistique.

Comme l'a souligné Pere Pedrosa, la période post-Covid-19 est un moment charnière pour le secteur du transport et de la logistique. Pour lui, il n'y a que deux alternatives : saisir les opportunités générées par la crise et participer pleinement aux transitions en cours ou prolonger le statu quo et perdre en compétitivité. Répondre à ce défi renforce la raison d'être du Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale (CETMO) dont la mission est de contribuer au développement des connaissances et à leur mise à disposition des pays de la Méditerranée occidentale. En ce sens, le CETMO contribue de manière décisive à la coopération régionale dans le cadre du Dialogue 5+5. Comme l'a souligné l'ambassadeur Florensa, sur la base de ces connaissances produites dans le cadre du réseau MedThink 5+5, le Forum de la Méditerranée occidentale a un rôle important à jouer dans l'identification des politiques et l'élaboration de stratégies régionales pour saisir les opportunités de transformation dans l'après-Covid-19.

Le ministre des Transports, des Infrastructures et des Projets d'investissement de Malte, M. Ian Borg, hôte de la Conférence ministérielle sur les transports du Dialogue 5+5, a souligné dans son discours introductif la nécessité de mieux préparer et adapter le secteur des transports et de la logistique aux réalités post-Covid-19.

Le ministre Borg a souligné qu'à Malte, alors que la mobilité des personnes s'est presque arrêtée, la logistique et les opérations de fret se sont avérées généralement efficaces pour fournir les médicaments et le matériel d'urgence nécessaires durant la pandémie. Cependant, ce n'était pas le cas partout. Au contraire, il y a eu une diminution de 35 à 40% du fret passant par les ports de la mer Méditerranée à la suite de réductions substantielles des activités des transporteurs de grandes lignes. Le secteur de l'aviation, clé pour la connectivité euro-méditerranéenne, a été le plus touché, avec une réduction d'au moins 60% des passagers des compagnies aériennes, créant des milliards d'euros de pertes. Ces chiffres soulignent l'importance d'améliorer la résilience et la durabilité du secteur des transports en Méditerranée, selon le ministre Borg qui a rappelé que le secteur subissait déjà des

transformations drastiques avant la pandémie pour s'adapter aux processus de numérisation et de décarbonisation. La région de la Méditerranée occidentale doit assurer la bonne gestion de ces transitions tout en donnant une impulsion à la relance.

Dans ce contexte, le ministre Borg a souligné que Malte entamait sa présidence de deux ans du GTMO 5+5 avec le ferme engagement de contribuer à l'amélioration de la connectivité et de la durabilité du secteur des transports en Méditerranée occidentale, ainsi qu'à l'amélioration des infrastructures de transport de la région. Le présent rassemblement d'universitaires, d'experts et de professionnels du secteur a été considéré par le ministre comme particulièrement utile aux travaux du GTMO 5+5, notamment en tant que contribution à l'identification des défis, des opportunités, des cadres de coopération et des politiques nécessaires dans les pays de la Méditerranée occidentale. En ce sens, il a souligné l'importance de consulter la société civile et les professionnels du secteur pour s'assurer que toutes les voix sont entendues. Même s'il peut y avoir des priorités légèrement différentes entre les pays de la région, tous ont été touchés par la pandémie, sont témoins des impacts du changement climatique et peuvent bénéficier de la transition numérique. Le dialogue et la coopération sont donc les seuls moyens de maintenir la Méditerranée à la hauteur de ces défis.

Tendances et scénarios post-Covid-19 : vers un secteur du transport et de la logistique en Méditerranée occidentale plus intégré et connecté ?

Les infrastructures de transport sont un catalyseur très important de l'intégration et du développement économiques, car elles facilitent la circulation des personnes, des biens et des services à travers les frontières. Pourtant, dans la région euro-méditerranéenne, en particulier parmi les pays du sud du bassin, la connectivité des infrastructures reste encore très limitée malgré des investissements importants dans les réseaux de transport. Or, ces derniers sont définitivement en deçà des besoins croissants de connectivité entre les pays de la région. Selon le diagnostic effectué par un participant, les problèmes de connectivité des infrastructures dans la région comprennent un manque de connectivité multimodale, la dépendance excessive au transport routier et un système portuaire fragmenté. En effet, les coûts

logistiques élevés et les délais limitent la participation aux chaînes de valeur mondiales et l'intégration commerciale.

Aborder la question du rôle de la région dans le processus de mondialisation est particulièrement pertinent dans le contexte actuel, surtout si l'on considère que la mer Méditerranée représentait près de 30 % du trafic mondial de conteneurs en 2020. Comme l'ont noté les intervenants, la pandémie a modifié la géographie des relations économiques mondiales avec l'émergence de ce qui a été décrit comme une tendance à la régionalisation de la mondialisation. Selon un intervenant, les questions essentielles restent donc de savoir si cette régionalisation de la mondialisation pourrait devenir permanente et comment la sous-région de la Méditerranée occidentale pourrait en tirer profit en attirant de nouvelles formes de *near-shoring* ou *reshoring*.

En réponse, il a été remarqué que le déficit de développement de la connectivité des infrastructures entre les pays de l'Union du Maghreb arabe (UMA), ainsi que le manque de formation adéquate du capital humain, sont des contraintes pour libérer le potentiel que les pays du Maghreb peuvent offrir dans ce sens. Comme indiqué précédemment, le transport maritime est le principal canal d'échanges dans la région et c'est par conséquent là que réside le potentiel de renforcement du rôle de la Méditerranée occidentale dans le processus de régionalisation de la mondialisation. Pour les participants, il ne fait aucun doute que de nombreux ports de la rive sud de la Méditerranée pourraient améliorer leur fonction de transbordement pour devenir plus compétitifs, connectés aux marchés mondiaux et jouer le rôle de passerelles nationales ou régionales. Certains ports, comme le complexe portuaire Tanger-Med, ont réussi à devenir des hubs importants en Méditerranée grâce à d'importants investissements dans les services logistiques et d'infrastructures (en lien avec le train à grande vitesse Al-Boraq), avec des capitaux d'acteurs extérieurs tels que comme la Chine et les Emirats Arabes Unis.

Un intervenant a souligné que, pour créer d'importants corridors commerciaux Europe-Afrique en Méditerranée, des investissements d'infrastructure à grande échelle dans la connectivité port-rail-route sont nécessaires, mais ceux-ci doivent

être ancrés dans les chaînes de valeur manufacturières, tel qu'illustré par Tanger-Med. Ce corridor commercial allant de l'Europe (Allemagne, France, Espagne) à Dakar, au Sénégal, en passant par le Maroc, repose en effet sur le principal centre de fabrication automobile d'Afrique basé à Tanger. Un autre exemple important mentionné est le corridor méditerranéen central, déployé autour des ports d'Izmir (Turquie), Tarente (Italie), Marsaxlokk (Malte) et Bizerte (Tunisie), rejoignant par la route Alger et plus au sud à l'Afrique subsaharienne. Le développement de ce corridor commercial s'explique par les récents investissements turcs dont le but est de connecter la Turquie à l'Algérie et plus au sud aux pays d'Afrique subsaharienne comme le Sénégal et l'Angola, où Ankara est fortement impliqué dans la production d'acier et de textile. Comme le souligne un participant, ce corridor commercial brouille la distinction habituelle entre les sous-bassins méditerranéens oriental et occidental qui sont de plus en plus imbriqués dans un espace où les acteurs méditerranéens et non méditerranéens (Chine, États du Golfe) sont en concurrence.

Ces acteurs non méditerranéens, notamment la Chine, façonnent le réseau de transport méditerranéen, à travers leurs investissements dans les infrastructures, notamment portuaires. Par exemple, un participant a démontré les répercussions régionales de l'initiative chinoise de Nouvelle route de la Soie visant à étendre le réseau commercial de Pékin, sur les systèmes portuaires méditerranéens avec des investissements dans les infrastructures conduisant à l'attraction de flux économiques, une meilleure connectivité avec les principales routes maritimes et l'arrière-pays. Cependant, comme l'a fait remarquer un intervenant, cette stratégie vise à créer un écosystème infrastructurel et commercial soutenant le commerce et la logistique au profit de la Chine et ne bénéficie pas spécifiquement au commerce et à la connectivité intrarégionaux méditerranéens.

Dans ce contexte remettant en cause la dépendance des pays méditerranéens vis-à-vis des fournisseurs étrangers géographiquement éloignés, privilégier les chaînes de valeur régionales pourrait constituer une manière de sortir de la crise renforçant mutuellement l'intégration régionale et le secteur du transport et de la logistique qui sont profondément imbriqués. Évaluant le potentiel des pays du Maghreb à devenir des candidats au near-shoring, les participants ont souligné

qu'en effet, ils pouvaient être attractifs grâce à leur spécialisation, leur proximité géographique avec l'Europe et leurs avantages comparatifs. Cependant, ils ont également reconnu que ces facteurs pourraient ne pas être suffisants pour attirer les investisseurs et accroître le commerce intrarégional. Les intervenants ont souligné que le mauvais climat des affaires et le manque d'intégration Sud-Sud, actuellement aggravés par des tensions politiques, sont susceptibles de constituer d'importants obstacles à un mouvement de relocalisation des entreprises européennes dans le Voisinage Sud. Par conséquent, seule une stratégie régionale coordonnée et multipartite visant à réformer l'environnement des affaires, à faciliter les échanges et la mobilité, et à mettre à niveau les infrastructures de transport et de logistique et leur multimodalité (y compris leur numérisation) pourrait créer les conditions nécessaires à la construction d'importantes chaînes de valeur régionales.

Dans ce contexte de concurrence féroce, il a été remarqué que l'Union européenne a un rôle important à jouer dans le renforcement des chaînes de valeur régionales et de la connectivité Europe-Afrique. Son Pacte vert est l'occasion de développer des filières énergétiques gagnant-gagnant et durables (notamment l'hydrogène vert) avec ses partenaires maghrébins. La modernisation des systèmes de transport soutiendrait et renforcerait une telle connexion commerciale.

Le chemin vers la durabilité : accélérer la décarbonation du secteur du transport et de la logistique en Méditerranée occidentale

Bien avant la pandémie de la Covid-19, la durabilité était l'un des défis majeurs pour l'avenir du secteur des transports. Les objectifs de développement durable (ODD) et l'accord de Paris sur le climat placent le paradigme de la durabilité au centre des politiques de développement dans le monde. Pierre angulaire de ce paradigme, l'action pour le climat est devenue une priorité pour répondre aux menaces posées par la hausse des températures causée par les émissions de gaz à effet de serre (GES). Le secteur du transport et de la logistique est une source majeure d'émissions de GES dans le monde, représentant 14 % des émissions mondiales de GES en 2018 (dont 40 % générées par le fret)

et près d'un quart des émissions en Europe. Il est donc impossible d'envisager une transition verte sans faire de la décarbonation du secteur des transports et de la logistique un pilier des politiques de durabilité. Cependant, le défi est énorme car les émissions de GES dans le secteur des transports devraient continuer à augmenter dans les années à venir, nécessitant ainsi des actions fortes pour inverser cette tendance.

Comme l'a souligné un intervenant, la pandémie a bouleversé les habitudes de travail et de déplacement, restreignant la mobilité et impactant certains modes de transport (aérien, transports en commun collectifs). En entraînant une baisse substantielle mais momentanée des émissions des transports, la pandémie a contribué à imposer l'exigence de durabilité au centre des politiques de relance post-Covid-19. Cela a donné lieu à la prise d'engagements visant à promouvoir des transports moins polluants tels que le rail, à soutenir la multimodalité comme moyen d'optimiser des itinéraires de transport plus durables et à promouvoir des transports urbains durables.

Les participants ont convenu que les politiques de décarbonation sont susceptibles de donner un rôle plus important au transport ferroviaire, en tant que mode de transport à faibles émissions de CO₂. Le phénomène de honte de prendre l'avion (ou flygskam) qui a pris de l'ampleur ces dernières années a également favorisé le transport ferroviaire chez les usagers les plus sensibilisés à la question climatique. De plus, un regain d'intérêt des pouvoirs publics pour ce mode de transport a été constaté, lui conférant une place de choix dans les plans de relance post-Covid-19 en Europe. De nouveaux investissements pour développer les lignes courtes et longues, ainsi que le retour des trains de nuit, ont été engagés dans le but de renforcer le rail comme colonne vertébrale de la mobilité au détriment de la route ou de l'aérien.

Comme l'a fait remarquer un intervenant, le transport ferroviaire connaît actuellement une fenêtre d'opportunité de dix ans lui permettant d'accroître son attractivité et sa part de marché, en attendant la mise en place de solutions durables dans les secteurs

routier et aérien d'ici 10-15 ans basées sur des solutions alternatives et les énergies propres, notamment l'hydrogène. Pour ce faire, le secteur doit adapter ses tarifs et ses services aux nouveaux usages du transport ferroviaire, tant pour les voyageurs que pour le fret, accroître le domaine d'intérêt du rail en investissant dans les lignes régionales et longue distance (corridors notamment), développer l'intermodalité (tant physique que numérique) et les nœuds de réseau, et enfin diriger les efforts d'innovation vers l'amélioration des performances environnementales des infrastructures et des trains, notamment par l'abandon de la traction diesel au profit de l'électrification et de l'hydrogène, la promotion de l'économie circulaire et la maîtrise des externalités. Du point de vue des pouvoirs publics, il a été affirmé que les priorités seront de soutenir les investissements dans les infrastructures et les nouvelles technologies, de promouvoir le mode ferroviaire par la réglementation et de développer la coopération sectorielle. Enfin, un clair consensus s'est dégagé sur la nécessité de regagner la confiance des voyageurs qui, avec la pandémie, se sont tournés vers la voiture individuelle pour des raisons sanitaires, en améliorant le confort, les services, la sécurité et enfin en valorisant l'image environnementale du transport ferroviaire.

Dans le cadre de son Pacte Vert, l'UE s'est fixé l'objectif très ambitieux de doubler le trafic ferroviaire à grande vitesse d'ici 2030. Les participants ont souligné que des investissements à grande échelle dans les infrastructures, leur meilleure utilisation et une concurrence accrue entre les compagnies ferroviaires sera cruciale pour réussir dans cette entreprise. Les participants ont estimé que cet effort méritait d'être répliqué dans les pays d'Afrique du Nord - dont certains ont déjà pris des mesures en ce sens (le Maroc avec le train à grande vitesse Tanger-Kenitra, le premier du genre en Afrique) - notamment avec l'appui de l'Union Africaine.

La mobilité urbaine représente un autre domaine où des progrès sont nécessaires pour réduire les émissions de GES. Selon un expert, l'objectif principal de la reconfiguration de la mobilité urbaine pour atteindre la durabilité est de libérer les villes de leur dépendance à l'automobile. La plupart des villes ont été construites pour les voitures, réservant d'énormes espaces aux véhicules motorisés dans leurs centres. Beaucoup d'entre eux essaient maintenant d'inverser ce processus. Indépendamment des sources d'énergie utilisées, il a été avancé que l'automobile

est un mode de transport extrêmement inefficace et énergivore. Aujourd'hui plus que jamais, il est nécessaire de restructurer la mobilité pour économiser l'énergie en se concentrant davantage sur la mobilité active, le vélo et les transports en commun. En ce sens, il a été remarqué que de nombreuses villes ont profité de l'occasion pour restructurer l'espace public (urbanisme tactique) au détriment de la place de l'automobile pendant la pandémie. Par conséquent, ce n'est pas seulement la promotion de modes de transport moins polluants qui est aujourd'hui nécessaire, mais une évolution du modèle d'urbanisme qui contribue à réduire le recours à la voiture en amenant la plupart des services nécessaires aux citoyens à distance de marche ou de vélo, et ce, en parallèle à une multiplication des hubs et services de transports en commun.

Le défi est similaire dans le domaine de la logistique urbaine, qui repose actuellement presque entièrement sur les voitures et les camions. Des solutions émergent à travers des centres de micro-logistique, ainsi que des petits véhicules électriques et des vélos cargo qui contribuent à décarboner le « dernier kilomètre », même si un juste équilibre devra être trouvé pour assurer une efficacité et des coûts de livraison compétitifs.

D'autres mesures visant à réduire l'empreinte carbone du secteur du transport et de la logistique en Méditerranée occidentale ont été discutées par les participants, notamment l'adoption et le renforcement de solutions intermodales incluant des modes de transport à faible émission de carbone, notamment entre les autoroutes de la mer et les chemins de fer. Cependant, l'intermodalité reste difficile à mettre en œuvre dans des pays où l'engagement politique fait défaut, les conflits d'intérêts existent et le poids du secteur informel empêche d'atteindre les objectifs, comme l'a souligné un intervenant en évoquant le cas du Maroc.

Un autre levier d'action pour sensibiliser à l'impératif de décarbonation est la formation. Il a en effet été jugé nécessaire de former les professionnels de la chaîne logistique aux enjeux de durabilité, des producteurs aux transporteurs, en passant par les plateformes logistiques, notamment pour leur permettre d'identifier et de calculer les émissions de gaz à effet de serre de leurs activités.

La durabilité doit être pensée dans une perspective de planification de la chaîne d'approvisionnement.

Les innovations technologiques, en particulier dans le domaine numérique, offrent un des espoirs importants pour décarboner le secteur des transports. Que ce soit dans le secteur du transport de personnes ou du fret, des solutions innovantes basées sur les outils numériques, l'intelligence artificielle et le big data émergent pour transformer la mobilité (covoiturage et partage, applications vélo), optimiser les trajets, économiser l'énergie et rendre la logistique plus efficace. Cependant, il a été souligné que le rôle de la technologie n'est pas illimité. D'une part, la numérisation peut être une opportunité d'augmenter l'efficacité de nombreux processus et chaînes logistiques, mais les participants ont averti qu'il pouvait s'agir également d'une épée à double tranchant. Des services tels qu'Uber pourraient augmenter le nombre de véhicules en circulation dans les villes, aggravant ainsi les embouteillages. Il a également été avancé que la création d'un véhicule zéro émission est une chimère si l'on considère la consommation d'énergie générée par les produits intermédiaires utilisés pour le processus d'assemblage ou son recyclage. De nombreuses études démontrent que les voitures électriques émettent effectivement de 50 à 90 % de GES en moins que les véhicules à carburant fossile mais ne peuvent être considérées comme contribuant à une mobilité zéro émission.

La législation est-elle adéquate pour inciter à la décarbonation dans le secteur des transports de la Méditerranée occidentale ? Les participants ont fait valoir que la plupart des pays de la Méditerranée occidentale sont bien équipés en matière de lois sur le climat, bien qu'elles aient tendance à rester uniquement déclaratives, en ce sens qu'elles ne fournissent pas de plans concrets pour leur mise en œuvre. Côté européen, le paquet climat de juillet 2021 de l'UE dans le cadre du Pacte Vert européen propose des mesures ambitieuses qui vont dans le bon sens, mais leur mise en œuvre prendra plusieurs années. Au Maroc, les lois environnementales définissent bien la pollution et les externalités négatives mais les institutions n'ont pas la capacité de les mettre en œuvre, selon un participant qui a souligné que le statu quo sera maintenu tant qu'aucun changement d'attitude ou de prise de conscience collective n'aura lieu.

La transition numérique dans le secteur du transport et de la logistique : stimuler l'innovation, la croissance et la compétitivité en Méditerranée occidentale

Il est désormais bien connu que la crise déclenchée par la pandémie de Covid-19 a agi comme un catalyseur pour le changement et a favorisé l'innovation, notamment en ce qui concerne les processus de numérisation. En effet, les entreprises et les opérateurs économiques ont été contraints de recourir aux procédés numériques pour assurer la continuité de leurs activités et sauvegarder leur compétitivité à court et long terme. Dans le secteur du transport et de la logistique, la pandémie a accéléré la tendance à la numérisation, obligeant les opérateurs à repenser leurs processus commerciaux et opérationnels traditionnels en déployant des technologies innovantes pour surmonter les difficultés posées par la pandémie. De plus, la transition numérique apporte des outils innovants susceptibles de rendre le transport et la logistique plus durables et efficaces.

Comme l'ont souligné des panélistes représentant différents secteurs de l'industrie du transport et de la logistique (aérien, maritime, transports publics, plateformes logistiques), les avantages à mieux exploiter les données disponibles et à développer l'intelligence artificielle sont nombreux. Grâce aux flux de données numériques, il est en effet possible d'automatiser les chaînes d'approvisionnement, de standardiser et de dématérialiser les procédures pour réduire les coûts administratifs de mise en conformité et d'améliorer l'expérience client, de favoriser la multimodalité et l'interopérabilité entre différents systèmes en optimisant le choix des services de transport, et enfin d'ajuster la demande et l'offre en temps réel pour une utilisation plus efficace des ressources.

Du point de vue du secteur de la logistique, la révolution numérique permet d'optimiser le choix des services de transport grâce à des plateformes en ligne répertoriant les services disponibles de tous les modes de transport. L'accès aux informations en temps réel sur les retards et les incidents, le suivi et la traçabilité des marchandises grâce aux technologies et applications numériques permettent également aux opérateurs de mieux gérer les transports et de réduire les coûts.

Un intervenant représentant le secteur des transports publics a souligné que les données sont un atout important pour rendre les transports publics plus efficaces. Selon lui, la numérisation est un moyen d'améliorer l'efficacité opérationnelle à différents niveaux, notamment via l'automatisation des véhicules (navettes et métros), des distributeurs automatiques ou la prévision de la demande. La maintenance est un autre aspect essentiel touché par la numérisation : elle permet de chronométrer les interventions et d'améliorer l'efficacité de la maintenance en passant d'une approche préventive à une approche prédictive qui optimise les coûts et fiabilise les moyens de transport.

Il a été reconnu que la disponibilité des données a également conduit à améliorer l'approche client des transports publics, à répondre à des attentes plus élevées des usagers et à transformer le paradigme des transports publics : la mobilité est désormais perçue comme un service combinant tous les modes publics, partagés et à la demande.

En ce qui concerne le secteur de l'aviation, les progrès réalisés dans le développement de l'intelligence artificielle ont été soulignés, offrant ainsi de vastes possibilités d'automatisation des tâches augmentant l'efficacité et la sécurité. En termes d'expérience des passagers, l'utilisation de l'identité numérique a été accélérée, ainsi qu'une intégration plus intelligente de l'industrie aéronautique avec d'autres systèmes de transport public.

Les ports ont également été présentés comme d'excellents laboratoires pour le déploiement de nouvelles technologies de rupture et l'application de l'automatisation, au point que nombre de « ports intelligents » ont fleuri à travers la Méditerranée. L'intelligence artificielle, la blockchain, l'automatisation de jumeaux numériques, les conteneurs intelligents et la robotisation sont des outils permettant aux écosystèmes portuaires de prospérer dans la course mondiale pour accroître la productivité et la compétitivité, à un moment où le contexte inflationniste pèse de plus en plus lourd sur le secteur.

Enfin, les solutions apportées par la numérisation aux procédures administratives intrusives et chronophages du commerce extérieur ont été mises en avant par un

intervenant. Selon lui, ces procédures, compliquées par les problèmes d'opacité du marché et les évolutions réglementaires (barrières non tarifaires, complexité des procédures et des paiements) étaient estimées coûter entre 2 et 15% des biens échangés au Maroc. Face à ces enjeux, un guichet unique numérique a été créé au Maroc pour satisfaire à toutes les formalités requises pour les opérations d'import/export dans les ports via un point d'entrée unique. Cette initiative a été soutenue par PORTNET, une alliance stratégique des places portuaires et du commerce international au Maroc, qui vise à créer un écosystème pour l'amélioration de la compétitivité commerciale, portuaire et logistique, ainsi que la généralisation de l'innovation dans les services administratifs numériques.

Si la numérisation offre un large éventail de solutions pour améliorer la compétitivité et la durabilité du secteur du transport et de la logistique, il a été reconnu que son application reste particulièrement difficile dans la région méditerranéenne, surtout si l'on considère ses coûts, les capacités et les compétences nécessaires, la gouvernance et les cadres législatifs inadaptés, ainsi que les menaces de cybersécurité.

Comme l'ont souligné les participants, les pays d'Afrique du Nord sont encore à la traîne en ce qui concerne l'introduction et l'utilisation du numérique. En effet, il a été avancé que les PME maghrébines prestataires de services de transport et de logistique font preuve d'un faible degré de maturité quant à leur capacité d'analyse des données (seulement 10% d'entre elles se considèrent avancées en la matière selon les chiffres cités par un haut-parleur). Un manque d'harmonisation entre le niveau de numérisation des différents acteurs des chaînes d'approvisionnement a également été déploré, rendant le processus incomplet et difficilement interopérable.

Cette situation souligne l'importance de relever le défi des compétences induit par la transformation numérique. En effet, la numérisation crée le besoin de professionnaliser davantage les ressources humaines travaillant dans les processus métier de la logistique avec un ensemble de compétences et de

connaissances spécifiques adaptées aux environnements numériques. En conséquence, de nouveaux profils d'emploi nécessitant une amélioration rapide des compétences apparaîtront tandis que d'autres deviendront obsolètes. Ainsi, les pouvoirs publics, les syndicats du secteur et les associations patronales sont invités à concevoir et mettre en œuvre des dispositifs de formation pour développer des compétences numériques flexibles et pluridisciplinaires. Les participants ont conclu que la logistique et les transports sont des secteurs qui généreront des emplois dans le futur à condition qu'ils soient bien préparés à la transformation numérique.

Si la numérisation est souvent perçue comme un processus disruptif, il a semblé particulièrement important aux panélistes de se demander si sa gouvernance dans le secteur du transport et de la logistique, y compris les institutions et les cadres législatifs, est suffisamment prête pour réguler cette transformation. Comme l'illustre un participant, la diversité des services issus de la numérisation rend nécessaire de revisiter le modèle actuel de gouvernance des transports publics. En effet, de nouveaux acteurs opérant des services de mobilité partagée et à la demande ont émergé pour s'associer ou concurrencer les opérateurs de transport public traditionnels. Dans ce contexte, il a été constaté que les relations contractuelles entre les opérateurs publics et les autorités n'étaient pas suffisamment flexibles pour faire face à des événements tels que la pandémie. Dans tous les cas, les participants ont convenu que les transports publics doivent rester accessibles à tous les usagers en toutes circonstances.

Il ne fait aucun doute que la cybersécurité acquiert une importance considérable à mesure que l'environnement opérationnel des transports se numérise. Dans un contexte de transformation numérique des processus d'exploitation et de maintenance, la prise en compte des risques cyber est cruciale pour assurer la continuité des services fondamentaux (par exemple la signalisation) et la protection de données critiques. Cependant, les participants ont estimé qu'il y avait encore beaucoup de travail à faire dans le secteur méditerranéen du transport et de la logistique à cet égard. Ils craignent que, compte tenu des niveaux élevés d'investissement requis, la cybersécurité ne soit négligée. Un

important travail de sensibilisation de l'écosystème des transports reste à mener à cet égard.

La numérisation est un défi, mais elle s'accompagne de nombreuses opportunités. Comme mentionné, elle augmente l'efficacité et la durabilité des transports, améliore la qualité du service, réduit le coût des opérations, ouvre de nouvelles sources de revenus, améliore l'expérience client avec de nouveaux services, ainsi que la compétitivité grâce à l'automatisation.

L'accélération de la transformation numérique du secteur doit donc être considérée comme une priorité par toutes les parties prenantes. Pour cela, les participants ont insisté sur la nécessité de mettre en place des stratégies d'innovation ouverte pour augmenter la rapidité et la flexibilité de l'innovation dans le secteur. Ils ont également préconisé des actions telles que la création de groupes de travail et de réseaux multi-acteurs pour partager les connaissances et développer des programmes de renforcement des capacités, à l'instar du comité "Smartport" de l'association Medports.

Accroître les efforts pour la mise en oeuvre du réseau multimodal GTMO 5+5

Comme mentionné tout au long du séminaire, le secteur méditerranéen du transport et de la logistique se trouve face à des scénarios très complexes de régionalisation de la mondialisation, de décarbonisation et de numérisation. De l'avis des participants, ces tendances sont susceptibles d'apporter des arguments favorables à la Méditerranée occidentale comme hub transcontinental de transport et de logistique entre l'Europe et l'Afrique. Les infrastructures de transport et de logistique sont cruciales dans ce contexte et, selon un intervenant, doivent être comprises comme des réponses à ces évolutions.

La coopération régionale dans le cadre du Dialogue 5+5 offre un cadre concret pour développer les infrastructures de transport et de logistique en Méditerranée occidentale. Le Groupe des Ministres des Transports du Forum (GTMO 5+5), appuyé par un comité d'experts et le Centre d'Etudes des Transports pour la

Méditerranée occidentale (CETMO) en tant que secrétariat technique, vise notamment à mettre en place un réseau intégré d'infrastructures de transport qui facilite la circulation des personnes et des biens, favorise les échanges et conduit à l'intégration régionale en Méditerranée occidentale. Répondant à ce mandat, le réseau multimodal GTMO 5+5 a été créé lors de la 8e Conférence des ministres des transports du Dialogue 5+5 à Lisbonne en 2014.

La définition du réseau multimodal GTMO 5+5 s'appuie sur le Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) dans les cinq pays européens de la région (notamment la partie occidentale du corridor méditerranéen), tout en se superposant au Réseau trans- maghrébin de la rive sud de la Méditerranée. Le réseau fournit une base commune de planification et d'analyse entre les deux rives de la Méditerranée occidentale et se veut l'épine dorsale des échanges de transport dans la sous-région. Il a une triple orientation : nationale pour donner accès aux principaux nœuds de population et d'activité économique à l'intérieur du pays ; internationale et transméditerranéenne pour faciliter les flux Nord-Sud ; et globale orientée vers les flux transcontinentaux principalement entre l'Europe et l'Afrique (en liaison avec le corridor transsaharien), ainsi que les flux Ouest-Est.

En ce qui concerne la facilitation des flux transcontinentaux entre l'Europe et l'Afrique, la connexion entre le réseau multimodal GTMO 5+5 et la route transsaharienne a été jugée particulièrement pertinente. Selon une étude de la CNUCED, elle pourrait réduire considérablement les délais de transport dans les échanges commerciaux du Niger et du nord du Mali avec un accès aux ports méditerranéens par la route. La route transsaharienne, soutenue par la Commission économique des Nations unies pour l'Afrique et la Banque africaine de développement, relie en effet les ports méditerranéens à Lagos sur 4500 km (250 km restant à achever).

C'est un exemple des synergies offertes par le réseau multimodal GTMO 5+5 et d'autres cadres de coopération, comme ceux de l'Union pour la Méditerranée (dialogue régional sur la connectivité des transports), du Réseau trans-maghrébin promu par l'Union du Maghreb arabe, ainsi que les initiatives de la Ligue arabe

et de l'Union africaine. Cependant, un manque de coordination entre ces différents cadres et initiatives de coopération a été déploré.

Le plein développement du potentiel du réseau GTMO 5+5 est limité par un certain nombre de défis qui entravent la connectivité Nord-Sud et Sud-Sud. Le premier de ces obstacles est lié aux infrastructures de transport dans les pays du Maghreb, notamment les chaînons et tronçons manquants des réseaux ferroviaires et autoroutiers, notamment en Libye et en Mauritanie, le manque de modernisation, d'interopérabilité et d'intermodalité (notamment avec le transport maritime). Ces insuffisances s'expliquent en partie par le manque de coordination entre les pays du Maghreb dans les stratégies de planification et de financement des projets d'infrastructures selon les intervenants.

En outre, les participants ont souligné que le manque d'intégration commerciale entre les pays de l'Union du Maghreb arabe (UMA) n'incitait pas à moderniser les infrastructures de transport et de logistique. En effet, le niveau des échanges entre le Maroc, l'Algérie et la Tunisie ne représente que 3% du total des échanges de ces pays en 2017, soit à peine 27% du potentiel d'échanges entre eux, selon un panéliste. Ce faible niveau d'échanges s'explique principalement par les contraintes liées aux procédures administratives et aux aspects juridiques, aux barrières tarifaires et non tarifaires, ainsi qu'aux tensions politiques entre voisins, qui ont tous un impact négatif sur la faisabilité et la rentabilité des projets d'infrastructures. Il est donc crucial d'inscrire la simplification des procédures administratives et douanières à l'agenda de la coopération régionale.

Compte tenu des efforts nécessaires pour avancer vers l'achèvement du réseau multimodal GTMO 5+5, les participants ont convenu qu'une vision commune renouvelée pour renforcer la coopération dans les infrastructures de transport était absolument nécessaire. Celle-ci doit reposer sur une volonté partagée et un engagement à relancer la dynamique de coopération en matière de transport dans la région du Dialogue 5+5 en général et de l'UMA en particulier, afin de donner une impulsion au commerce régional et d'avancer

dans la mise en place du réseau multimodal 5+5. Selon les intervenants, cette stratégie devrait mettre l'accent en premier lieu sur le développement du transport maritime comme base des échanges entre les dix pays de la région. En ce sens, ils ont préconisé la création de nouvelles lignes maritimes Nord-Sud et Sud-Sud conçues comme des autoroutes de la mer (seules 7 des 17 autoroutes de la mer en Méditerranée concernent des lignes Nord-Sud). En outre, les efforts d'amélioration de la connectivité et de l'intermodalité devraient porter sur le développement d'infrastructures ferroviaires modernes connectées aux ports, notamment dans le cadre de l'objectif de décarbonisation des transports dans la région. Afin de financer ces priorités, il a été recommandé d'intensifier les efforts de collecte de fonds, y compris le recours aux partenariats public-privé (PPP).

Conclusions

La crise de la Covid-19 a révélé les forces et les vulnérabilités du secteur du transport et de la logistique en Méditerranée occidentale. La contribution du secteur pour assurer la distribution des marchandises de fret a été essentielle tout au long de la crise. Cependant, les besoins en ressources humaines qualifiées, l'adaptation aux environnements numériques, une meilleure coordination entre les acteurs et l'harmonisation des politiques doivent être satisfaits pour assurer la résilience du secteur. Ces exigences répondent à l'émergence d'un contexte mondial de mutations accélérées et de tendances mondiales affectant les échanges et les chaînes de valeur, le transport de voyageurs, le tourisme, les territoires urbains et la vie des populations.

Les infrastructures de transport restent un levier d'intégration économique et de développement en Méditerranée occidentale. Comme l'ont souligné les participants, le manque de connectivité des infrastructures limite la participation des acteurs aux chaînes de valeur mondiales et régionales. En conséquence, le processus de régionalisation de la mondialisation n'en est qu'à ses balbutiements en Méditerranée occidentale. Des investissements importants dans les infrastructures de transport et de logistique sont nécessaires pour jeter les bases d'une connectivité et d'une intégration accrues.

Dans le même temps, les concepts de durabilité et de résilience sont devenus de nouvelles boussoles pour le développement futur du secteur du transport et de la logistique. De nombreux efforts restent à faire pour atteindre les objectifs de décarbonation mais il est clair que le ferroviaire jouera un rôle central dans les années à venir. Le rail doit donc être placé au cœur des politiques d'amélioration des systèmes de transport durables, alors que des alternatives à faible émission de carbone dans les transports aériens et routiers mettront du temps à émerger. La technologie, en particulier dans le contexte d'une numérisation accrue, jouera un rôle important à cet égard.

Bien que la numérisation offre de nombreuses opportunités pour le secteur du transport et de la logistique, le séminaire a rappelé qu'elle comporte un certain nombre de questions qui doivent être traitées par toutes les parties prenantes : l'harmonisation de la réglementation, l'interopérabilité des systèmes, la nécessité de mettre à niveau les compétences des travailleurs, l'importance du partage des données, la protection des données et la cybersécurité, etc.

De nombreux défis sont à relever dans le secteur du transport et de la logistique en Méditerranée occidentale. Il appartient aux cadres de coopération régionale tels que le Dialogue 5+5 d'accompagner le secteur dans cette ère de transformations pour saisir les opportunités qui lui permettront de contribuer pleinement au développement économique et à l'intégration de la région. Ce séminaire visait à appuyer ce processus à travers un exercice de prospective pour orienter la coopération et les politiques publiques qui façonneront l'avenir du secteur dans la sous-région.

