

Union du Maghreb Arabe / Secrétariat Général

**Table ronde sur les modalités de
mise en œuvre du programme d'action de l'UMA
en matière des transports dans le contexte du NEPAD.**

Rabat les 20 et 21 octobre 2003

**Organisée avec la coopération du bureau, en Afrique du Nord, de
la Commission Economique des Nations Unies pour l'Afrique
(CEA)**

Rapport introductif sur :

EVALUATION ET PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS DANS LES PAYS DE L'UNION DU MAGHREB ARABE (UMA)

**Préparé par Jillali Chafik
Ingénieur et titulaire d'un Master of Business Administration (MBA)
de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussée de Paris
Juin 2003**

Evaluation et perspectives de développement des transports dans les pays de l'UMA

Sommaire

- I. Introduction
 - II. Contexte géopolitique
 - a. L'UMA
 - ✓ Création
 - ✓ Structures
 - ✓ Objectifs
 - ✓ Principaux atouts
 - ✓ Facteurs de succès
 - b. L'Europe
 - ✓ Conférence de Barcelone
 - ✓ GTMO
 - c. L'Afrique
 - ✓ Union Africaine
 - ✓ CEA/ONU
 - ✓ NEPAD
 - III. Rappel du rôle des infrastructures des transports
 - IV. Synthèse du programme d'action de l'UMA en matière des transports
 - a. Routes et transport routier
 - b. Réseau ferroviaire
 - c. Transport maritime
 - d. Transport aérien
 - V. Situation actuelle des transports dans les pays de l'UMA
 - a. Algérie
 - b. Libye
 - c. Maroc
 - d. Mauritanie
 - e. Tunisie
 - VI. Plan d'action
 - a. Evaluation
 - b. Perspectives
 - c. Mesures d'accompagnement
 - VII. Entraves au développement des infrastructures et services de transport
 - a. Le financement des projets
 - b. La fluidité des chaînes de transport multimodales
 - c. L'accessibilité et desserte du territoire
 - d. L'amélioration des systèmes de transport
 - VIII. Recommandations et conclusions.
 - a. Etudes à réaliser
 - b. Organe de coordination de suivi et d'évaluation du plan d'action.
 - c. Sélection de quelques projets répondant aux objectifs du NEPAD
- Annexe : Carte des réseaux de transport des cinq pays de l'UMA.

Evaluation et perspectives de développement des transports dans les pays de l'UMA

I. Introduction

Les cinq pays de la sous région concernés par cette étude, dans le cadre de la mise en œuvre du programme d'action de l'UMA en matière de transports dans le contexte du NEPAD sont la Mauritanie, le Maroc, l'Algérie, la Tunisie, et la Libye. Ces pays ont une superficie de 6 046 440 km² et une population de 77 millions d'habitants (2000). Ils appartiennent à l'Union du Maghreb Arabe (UMA).

L'idée de la Communauté Maghrébine, lancée par la Conférence de Tanger en avril 1958, a permis aux Etats membres de prendre conscience de tout l'intérêt pour eux, de créer un regroupement économique permettant de consolider davantage les liens de coopération qui les unissent et a débouché sur la création de, le 17 février 1989, de l'Union du Maghreb Arabe (UMA). Cette organisation a mis en place des institutions multilatérales, parmi lesquelles la Commission Ministérielle des Infrastructures de Base, et ce dans la perspective d'une intégration physique et économique, à travers la promotion et la réalisation d'infrastructures de transport au niveau de la région et à travers des mesures de facilitations des échanges de biens et de personnes et d'optimisation des systèmes de transport.

Le présent rapport évoque le contexte géopolitique régional dans lequel les cinq pays de l'UMA sont appelés à développer leurs infrastructures de transport, présente une évaluation globale de ces infrastructures et le fonctionnement des systèmes de transport et soumet des propositions sous forme de plan d'action pour une meilleure intégration physique des pays maghrébins et une optimisation de l'utilisation de leurs infrastructures de transport.

Les données y figurant, collectées à travers un effort et des contacts personnels, proviennent de multiples sources d'information ayant conduit à des recoupements afin de les présenter de manière concordante. Elles sont de ce fait, sujet à des corrections voire une actualisation pour celles concernant certains pays.

III. Contexte géopolitique

La position géographique des pays de l'UMA, aux portes de l'Afrique et de l'Europe et le contexte géopolitique international caractérisé par la globalisation des échanges économiques, la suppression progressive des barrières douanières, en vertu des engagements pris dans le cadre de l'OMC et la constitution de regroupements régionaux, amènent ces pays à s'intégrer dans le processus de développement de leurs infrastructures et d'amélioration des services de transport dans le contexte régional suivant :

a. L'UMA :

La constitution d'un regroupement économique maghrébin, viable, solide et homogène est une nécessité absolue, non seulement sur le plan stratégique, mais aussi sur les plans historique, économique, social et culturel. La Commission Ministérielle des Infrastructures de Base qui a la charge de promouvoir les infrastructures de base dans la région, a défini un programme ambitieux d'intégration physique, de facilitation des passages aux frontières et de coordination des transports maritime et aérien.

✓ Création de L'Unité du Maghreb Arabe (UMA) :

Le 17 février 1989 que les Chefs d'Etat des cinq pays maghrébins ont signé le Traité constitutif de l'Union du Maghreb Arabe, composée des Etats indépendants suivants :

- République Algérienne Démocratique et Populaire,
- Royaume du Maroc,
- Grande Jamahiriya Arabe Libyenne Populaire et Socialiste,
- République Islamique de Mauritanie.
- République de Tunisie

Le Traité constitutif de l'Union du Maghreb Arabe est entré en vigueur le 1^{er} juillet 1989. Le Sommet de Marrakech a été précédé de la réunion tenue par les Cinq chefs d'Etat maghrébins à Zeralda (Algérie) le 10 juin 1988, au cours de laquelle il a été décidé de constituer une Grande Commission, chargée de définir les voies et moyens permettant la réalisation d'une Union entre les Cinq Etats du Maghreb Arabe. Les travaux de cette grande Commission ont constitué par la suite, le Programme de travail, à court et à moyen terme, de l'UMA.

Outre la signature du Traité, le Sommet de Marrakech a adopté une Déclaration solennelle relative à la création de l'UMA, ainsi que le Programme de travail de l'Union.

Par la suite, six sommets ont été tenus, respectivement à :

- Tunis les 21-23 janvier 1990,
- Alger les 21-23 juillet 1990,
- Ras Lanouf les 10-11 mars 1991,
- Casablanca les 15-16 septembre 1991,
- Nouakchott les 10-11 novembre 1992.
- Tunis les 2-3 avril 1994.

Au cours de ces sommets, le Conseil de la Présidence a pris plusieurs résolutions parmi lesquelles on peut citer :

- Le parachèvement des structures de l'UMA telles qu'elles sont prévues par le Traité constitutif ;
- L'adoption des conventions maghrébines (au nombre de 36) intéressant divers secteurs ;
- L'adoption des programmes d'exécution des travaux initiés par les instances de l'UMA.

✓ Structures de l'UMA :

L'Union du Maghreb Arabe est dotée :

- D'un Conseil de la Présidence, instance suprême de l'Union et seul organe habilité à prendre les décisions. Celles-ci sont prises à l'unanimité;
- D'un Conseil des Ministres des Affaires Etrangères, chargé de préparer les sessions du Conseil de la Présidence et d'examiner les propositions des autres institutions de l'UMA ;
- D'un Secrétariat Général permanent qui assure le Secrétariat du Conseil de la Présidence, du Conseil des Ministres des Affaires Etrangères, du Comité de Suivi et des Commissions ministérielles spécialisées ;
- D'un Comité de Suivi composé d'un membre de chaque gouvernement, chargé du suivi des affaires de l'Union ;
- De quatre Commissions ministérielles spécialisées, chargées respectivement de l'économie et des finances, de la sécurité alimentaire, de l'infrastructure et des ressources humaines. Chacune de ces Commissions peut créer des Conseils ministériels sectoriels et des Comités d'experts chargés de préparer les travaux à soumettre aux Conseils puis à la Commission ministérielle spécialisées concernée
- D'une Assemblée Consultative composée de vingt représentants par pays, choisis au sein des institutions législatives des Etats membres; et,
- D'une instance judiciaire.

Dans la pratique, le Secrétariat Général entretient des liens étroits avec ces institutions dont il conserve leurs actes. De par ses Statuts, le Secrétariat Général travaille en étroite coopération avec le Conseil des Ministres des Affaires Etrangères, le Comité de Suivi et les Commissions ministérielles spécialisées.

✓ Objectifs de l'UMA:

Le Traité constitutif de l'UMA a fixé les objectifs suivants :

- La consolidation des rapports de fraternité qui lient les Etats membres et leurs peuples; la réalisation du progrès et du bien-être de leurs communautés et la défense de leurs droits ;
- La réalisation progressive de la libre circulation des personnes, des services, des marchandises et des capitaux entre les Etats membres ;
- L'adoption d'une politique commune dans tous les domaines :
 - Sur le plan international : la réalisation de la concorde entre les Etat membres et l'établissement d'une étroite coopération diplomatique fondée sur le dialogue ;
 - Sur le plan de la défense : la sauvegarde de l'indépendance de chacun des Etats membres ;
 - Sur le plan économique: la réalisation du développement agricole, industriel, commercial et social des Etats membres et la réunion des moyens nécessaires à cet effet, notamment, en mettant sur pied des projets communs et en élaborant des programmes globaux et sectoriels ;
 - Sur le plan culturel : l'établissement d'une coopération visant à développer l'enseignement aux différents niveaux, à préserver les valeurs spirituelles et morales inspirées des enseignements généraux de l'Islam et à sauvegarder l'identité nationale arabe en se dotant des moyens nécessaires pour réaliser ces objectifs; notamment pour l'échange des enseignants et des étudiants et la création d'institutions universitaires et culturelles, ainsi que des instituts de recherche maghrébins.

Dans la perspective d'instituer à terme une union économique maghrébine entre les cinq Etats membres, les étapes suivantes ont été fixées :

- L'institution d'une zone de libre échange avec le démantèlement, entre les pays membres, de l'ensemble des obstacles tarifaires et non tarifaires au commerce ;
- L'union douanière tendant à instituer un espace douanier unifié avec l'adoption d'un tarif extérieur commun vis-à-vis du reste du monde ;
- Le marché commun qui doit consacrer l'intégration des économies maghrébines avec la levée des restrictions à la circulation des facteurs de production à travers les frontières nationales des pays membres.

✓ Les principaux atouts :

Les pays de l'UMA disposent d'atouts majeurs, à même de consolider rapidement leur intégration et de constituer un espace économique maghrébin. Les principaux atouts sont :

- La diversité et la complémentarité des structures économiques : Certains pays maghrébins disposent de ressources pétrolières et gazières importantes constituant leurs principaux produits à l'exportation. Dans le même temps, ils sont importateurs de produits agricoles, alimentaires, industriels et de biens d'équipement. D'un autre côté, d'autres pays maghrébins sont importateurs de produits énergétiques et exportateurs de produits agricoles, alimentaires et industriels ;
- La position géographique privilégiée aux portes de l'Europe et de l'Afrique : Les pays de l'UMA sont au centre même des échanges entre deux continents, l'Europe d'un côté et l'Afrique de l'autre côté. Ils disposent en outre, d'une main d'œuvre qualifiée et relativement moins chère. Cette situation devrait constituer un atout majeur de ces pays, pour drainer les investissements étrangers en créant un espace optimal pour les industries et en développant des réseaux de transports adéquats en vers les pays européens et africains ;
- L'homogénéité des structures sociales et du niveau de développement : le niveau de développement et la composition des structures sociales des composantes de la population sont très semblables créant des affinités très marquées entre elles au point d'en faire une population homogène d'un même pays, et ;
- L'unicité de la religion et de la langue: C'est un élément essentiel dans la consolidation des liens d'entente et de solidarité entre les populations des pays maghrébins

✓ Les facteurs de succès :

Les principaux éléments devant contribuer à l'instauration d'un espace économique maghrébin viable porteront, au delà de la volonté politique manifeste devant permettre d'assainir le climat entre les pays et établir une coopération plus étroite dans les domaines politiques et de la sécurité, sur (i) la bonne gouvernance du secteur public qui exprime la démocratie, le respect des droits de l'homme, la lutte contre l'analphabétisme, la paix et la bonne gestion des ressources publiques; (ii) l'engagement des Etats membres à asseoir des relations de confiance entre les pouvoirs publics et les opérateurs privés. Les Etats seraient appelés à consolider d'avantage la mise en place des réformes juridiques, administratives, financières et fiscales ainsi qu'un cadre réglementaire transparent pour la promotion de l'investissement privé.

Pour ce faire, Ils devraient se désengager progressivement et de plus en plus des activités marchandes pour recentrer leur action sur leurs fonctions régaliennes de justice, sécurité, défense et de régulation des activités économiques et sociales, en veillant à la réalisation des équilibres macro- économiques et à une meilleure intégration régionale.

La promotion des secteurs qui génèrent la croissance économique devrait constituer également une priorité. Celui des transports devrait bénéficier d'une priorité, car, constituant un instrument de cohésion et de développement harmonieux de la région et un prélude à la mise en place d'un espace économique maghrébin, il nécessite une large anticipation dans sa réalisation, compte tenu de la longue durée nécessaire à sa construction, combinée à la forte pression qu'il subira une fois la redynamisation des structures de l'UMA enclenchée et la concrétisation des perspectives de la mise en place de la zone euro méditerranéenne de libre échange et des objectifs de l'Union Africaine.

b. L'Europe,

Les pays de l'UMA sont impliqués dans le processus euro méditerranéen. L'Europe, consciente des enjeux stratégiques dans la région, considère que « le bassin méditerranéen constitue une zone prioritaire d'importance stratégique et que la paix, la stabilité et la prospérité de la région figurent parmi ses premières priorités ».

En décembre 1994, le Conseil Européen d'Essen considérait que « la politique de la Communauté doit avoir pour objectif d'établir une zone de stabilité et de sécurité et de créer les conditions requises pour un développement économique durable et rapide dans les pays de la méditerranée. Les meilleurs moyens d'y parvenir seraient de créer progressivement un espace économique euro méditerranéen, caractérisé par le libre échange, et une intégration plus étroite, assortie d'un soutien approprié de la part de la Communauté, aux ajustements économiques et sociaux qu'un tel processus entraînera ; ainsi qu'une coopération plus étroite dans les domaines de la politique et de la sécurité ».

✓ La Conférence de Barcelone

Le 28 novembre 1995, l'Union Européenne, ses membres et 12 partenaires méditerranéens dont l'Algérie, le Maroc et la Tunisie, déclaraient solennellement à Barcelone, leur intention d'établir entre eux, un partenariat durable et stable pour consolider en Méditerranée, la paix et la stabilité.

La Conférence de Barcelone a mis en place les jalons d'un nouveau projet de partenariat et de coopération pour la Méditerranée, en mettant l'accent sur les axes suivants :

- Un dialogue politique renforcé et régulier, fondé sur le respect des principes essentiels du Droit international ;
- Un développement de la coopération économique et financière devant permettre d'accélérer le rythme d'un développement socio-économique, d'améliorer les conditions de vie de la population et de promouvoir l'intégration régionale. La déclaration prévoit à cet effet, l'instauration progressive d'une zone de libre échange à l'horizon 2010, la mise en œuvre d'une coopération économique appropriée mettant en évidence la création d'un système efficace des transports et l'assistance financière ; et
- Une valorisation accrue de la dimension sociale et du développement des ressources humaines intégrant l'éducation, la formation des jeunes et les échanges humains, scientifiques et technologiques.

Ce partenariat euro méditerranéen s'est traduit au niveau bilatéral, par une série d'Accords d'association entre les partenaires méditerranéens et l'Union Européenne. Au niveau de l'UMA, trois accords ont été signés respectivement, avec la Tunisie (17 juillet 1995), le Maroc (26 février 1996) et l'Algérie (19 décembre 2001). Ces accords, conclus pour une durée illimitée, traduisent le caractère global des relations entre les partenaires Méditerranéens et l'Union Européenne.

Dans l'optique de promouvoir les infrastructures de transport, la déclaration de Barcelone met en évidence, en particulier, «l'importance de développer et d'améliorer les infrastructures, y compris par l'établissement d'un système de transport efficace... ».

✓ Le GTMO

Le Groupe de Transport de la Méditerranée Occidentale (GTMO) qui se compose des Ministres en charge des transports de l'Espagne, l'Italie, la France, le Portugal, l'Algérie, le Maroc, la Tunisie et de responsables de la Direction Générale des Transports de la Commission Européenne devrait contribuer à la concrétisation de cet objectif. Ce groupe a, dans la perspective d'une intégration régionale, engagé une démarche commune de concertation et exprimé sa résolution de renforcer la coopération pour le développement d'un réseau multimodal de transport dans la région, intégré avec les réseaux trans-européens.

Plusieurs rencontres tenues par le GTMO dont trois au niveau des Ministres, ont permis de définir les actions à entreprendre pour renforcer la coopération dans le domaine des transports dans la zone. Parmi ces actions figurent les décisions suivantes :

- Définition des corridors prioritaires :
 - L'Autoroute de l'Unité Maghrébine ;
 - Le train transmagnétique ;
 - Le réseau de plates-formes multimodales portuaires et aéroportuaires et leurs connexions avec les infrastructures terrestres ;
 - Les réseaux nécessaires à l'harmonisation et à l'efficacité du contrôle aérien
 - La liaison fixe à travers le Détroit de Gibraltar.
- Définition d'un réseau multimodal de transport en Méditerranée Occidentale (court, moyen, long terme) qui sera basé sur les corridors prioritaires ;
- Définition de critères pour la sélection de projet ;
- Promotion de la facilitation des échanges et des transports (amélioration de la qualité de service ; réhabilitation et adaptation des infrastructures portuaires ; nouveau système de contrôle aérien respectant les normes européennes ; procédures administratives et douanières; amélioration de l'inter modalité ; formation et transfert de technologie) ;
- Participation des pays maghrébins aux programmes de recherche euro méditerranéens (RETRAMED) ;
- Organisation de séminaires dédiés à chaque mode de transport.
- Mise en place d'une base de données plus fine.
- Lancement d'études.

Dans ce cadre, une étude sur les besoins en infrastructure de transport dans la région (INFRAMED) a été réalisée par le GTMO sur un financement de la Commission Européenne. D'autres études (DESTIN, REG-MED, MEDA-TEN-t et le Projet Euro Méditerranéen) complétant la première, sont actuellement en cours sur un financement de la Commission Européenne. L'étude INFRAMED a défini les corridors prioritaires et les projets d'infrastructures correspondants. Ses conclusions ont été adoptées par la Conférence de Lisbonne sur les transports en Méditerranée (23 et 24 janvier 1997).

c. L'Afrique :

✓ L'Union Africaine

Les pays de l'UMA sont membres des organisations africaines et de ce fait, ils sont associés à tous les plans de développement du continent. Les dispositions de la charte de l'Organisation de l'Unité Africaine (OUA) (Art II, alinéa 2) et du traité instituant la Commission Economique Africaine (CEA) (Art 61), demandent aux Etats membres de coordonner leurs politiques et d'intégrer leurs activités en matière de développement des transports.

De même, l'acte constitutif de l'Union Africaine a défini parmi les objectifs de celle-ci, d'accélérer l'intégration politique et socio- économique (Art. 3) et a décidé de la création d'un comité chargé des transports, des communications et du tourisme (Art. 14) dont le mandat est d'assurer la coordination et l'harmonisation des projets et programmes de l'Union (Art. 15).

Les Etats membres ont par ailleurs, conclu le protocole relatif aux transports, communications et tourisme qui définit les relations entre la CEA et les organisations régionales, pour le développement du secteur.

✓ La CEA/ONU

La Commission Economique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA/ONU), opérant en étroite coopération avec la CEA, a joué durant les deux dernières décennies, déclarées par les Nations Unies « Décennies, pour le développement des transports et des communications en Afrique », un rôle de premier plan, notamment dans les domaines suivants :

- La coordination, le suivi et la mise en œuvre des programmes des deux décennies en vue de favoriser la mise en place d'un réseau intégré, harmoniser les plans d'exécution des infrastructures et services des transports, garantir la sécurité et la sûreté des opérations de transport et favoriser la participation du secteur privé;
- La mobilisation des ressources financières ;
- L'organisation de conférences des Ministres et des experts, ainsi que de séminaires;
- L'élaboration de rapports sur le bilan des progrès réalisés et les perspectives de développement des transports dans le continent.

✓ Le NEPAD

Toujours au niveau africain, il faut noter la dynamique en matière de transport que pourrait insuffler l'initiative NEPAD (New Partnership for Africa's Development), lancée en juillet 2000 par le Sommet des chefs d'Etat de Lusaka. Cette initiative qui constitue dorénavant, le cadre de référence pour le développement économique et social de l'Afrique, privilégie entre autres, le secteur des infrastructures de transport dans le cadre de ce processus.

Le NEPAD est né de la volonté des Etats africains dans le but de résorber les disparités économiques et sociales qui les séparent des pays développés. C'est la fusion de deux initiatives prises séparément :

D'un côté, les Présidents de l'Afrique du Sud, du Nigeria et de l'Algérie, conscients de la gravité de la situation économique du Continent, avaient invité leurs homologues africains à en prendre conscience, dans le cadre du MAP (Millenium Africain Plan). De l'autre côté, le Président du Sénégal avait lancé le plan OMEGA, dont l'objectif est de combler le déficit enregistré dans les domaines économique, social et éducatif et de valoriser les ressources humaines, en s'inspirant de l'exemple asiatique. L'objectif est de réduire, autant que faire se peut, le fossé qui sépare les pays africains des pays développés dans un délai de vingt ans.

Les deux plans qui présentent bien des complémentarités, ont été en fin de parcours, fusionnés en Nouvelle Initiative Africaine (NIA) baptisée : « Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) » (New Partnership for Africa's Development).

Le NEPAD a été adopté par le Sommet des Chefs d'Etats Africains, tenu à Lusaka en Juillet 2000, comme cadre de référence commun en matière de stratégie de développement de l'Afrique. Il a été, par ailleurs, présenté aux sommets des pays riches (G8), tenus respectivement à Genève en 2000 et à Kananaskis au Canada en 2002. Il a été présenté aussi à d'autres organisations du système des Nations Unies qui ont apporté leur plein soutien à sa mise en œuvre.

Le NEPAD comporte fondamentalement deux options: 1) les paramètres de développement à long terme et 2) les secteurs-clés dont le développement aura des impacts importants et positifs sur les paramètres précités.

1. Les paramètres de développement devraient prendre en compte les mutations économiques enregistrées à l'échelon international et se caractérisant par la globalisation de l'économie et la suppression progressive des barrières douanières et commerciales. Ces paramètres concernent :
 - La bonne gouvernance publique qui vise une plus grande démocratie, le respect des droits de l'homme, la paix et une bonne gestion des affaires publiques ;
 - La bonne gouvernance privée qui correspond à la mise en place d'un environnement économique, financier, administratif et juridique, favorable à la promotion du secteur privé et à sa participation en tant qu'acteur essentiel, dans le développement des pays africains ;
 - Le secteur privé comme source principale de financement des activités marchandes laissant le soin aux administrations de se consacrer à leurs activités régaliennes de sécurité, justice, défense et réglementation. Il doit se substituer pour les Etats africains, à la recherche de financement auprès des pays développés. Ce type de financement qui se fait de nos jours, sous forme de prêt ou d'aide au développement, a atteint son optimum, eu égard au poids de la dette publique des pays africains, dont la charge absorbe une part importante de leurs budgets respectifs ;
 - La région plutôt que l'Etat, comme espace optimal pour les industries en raison des économies d'échelles qu'elle engendre, et surtout comme processus devant conduire progressivement à l'intégration de l'Afrique. Celle-ci a été divisée en 5 régions :
 - L'Afrique du Nord ;
 - L'Afrique de l'Ouest ;
 - L'Afrique Centrale ;
 - L'Afrique de l'Est ;
 - L'Afrique Australe et Océan indien.

Quant aux secteurs clés, ils concernent :

- Les infrastructures des transports dont le rôle dans le développement économique et social, la lutte contre la pauvreté et le respect de l'environnement, est aujourd'hui unanimement reconnu par les experts les plus avertis ;
- L'éducation comme secteur prioritaire, compte tenu de son impact sur le développement économique et social et de surcroît sur la démocratisation et la modernisation du pays ;
- La santé à travers des actions préventives dont l'impact est double. D'abord sur la productivité de la population et ensuite sur la réduction du budget des hôpitaux et des dispensaires ;
- L'agriculture qui vise à mettre en valeur les immenses terres agricoles en Afrique et le potentiel hydrique, dans le but d'atteindre l'autosuffisance alimentaire et permettre la stabilisation de la population rurale.
- Les Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC) afin de réduire le fossé technologique dans ce domaine, séparant les pays africains des pays développés, sans quoi, les pays africains resteront toujours à la traîne ;
- L'environnement en vue de préserver ce patrimoine international et ce, par la mise en œuvre de mesures adéquates de protection et de substitution pour un développement durable. L'Afrique est confronté surtout aux problèmes de lutte contre la désertification ;
- L'Energie par une gestion plus rationnelle et une politique coordonnée et par l'utilisation des autres formes d'énergie non polluantes et renouvelables, telles que la biomasse et le solaire plus abondant en Afrique ;
- L'accès aux marchés des pays développés notamment pour les produits agricoles et la diversification des exportations des pays africains.

III. Rappel du rôle des infrastructures et des transports dans le développement économique

Dans les pays de l'UMA, l'activité des transports emploie entre 10 et 15% de la population active urbaine, participe de 35 à 40% à la consommation de l'énergie, assure entre 6 et 8% du PIB et apporte 12 à 16% de recettes à l'Etat.

La mise en place de réseaux de transports adéquats constitue un instrument de cohésion et de développement harmonieux de la région de l'UMA. Le transport est indéniablement le secteur clé pour une meilleure intégration physique régionale. Il contribue en outre, à la réduction des disparités sociales et économiques, l'attraction des investissements directs étrangers et la compétitivité, du fait qu'il représente une part non négligeable dans le coût de production.

Le rapport sur le développement du monde publié par la Banque Mondiale en 1994, met en évidence le rôle efficace des infrastructures de transport dans l'amélioration du niveau de vie. Les études menées dans ce cadre, confirment que « l'infrastructure peut beaucoup pour la croissance économique, la lutte contre la pauvreté et la préservation du milieu ambiant et que dans un environnement mondial livré à la concurrence, il faut des réseaux de transport, toujours plus fiables et plus perfectionnés ».

Le développement des infrastructures de transport n'est pas considéré à sa juste valeur, car, durant les périodes difficiles qui contraignent les pays à la compression de leurs

budgets respectifs, les pouvoirs publics de certains pays de l'UMA, procèdent à une réduction substantielle des crédits alloués aux infrastructures, sans se soucier de leur impact positif sur la croissance économique.

Le même rapport précité, rappelle à juste titre, que les nombreuses études réalisées montrent que « les investissements dans les infrastructures apportent à la croissance une contribution importante et souvent supérieure à celle des investissements dans d'autres formes d'équipement ».

La mise à niveau et le développement des infrastructures de transport sont essentiels pour l'intégration des pays de l'UMA et constituent, nul n'en doute, un prélude à la mise en place d'un espace économique intégré et une future coopération plus intense avec les pays européens et africains.

Aussi les Etats membres de l'UMA ne peuvent-ils élaborés individuellement des politiques saines dans le domaine des transport, sans une vision globale et une concertation régionale, eu égard à l'interdépendance très marquée qui caractérise le secteur et à son rôle édifiant dans le développement économique durable.

IV. Synthèse du programme d'action de l'UMA en matière des transports

La commission ministérielle des infrastructures de base a, au cours des différentes réunions précédant les sommets de Chef d'Etat, élaboré un programme ambitieux visant l'intégration physique de la région dans son ensemble, les facilitations de la circulation des biens, des services et des personnes et une coordination plus étroite entre les pays de l'UMA dans le sens d'unifier leurs positions à l'égard du traitement des questions d'exploitation des systèmes de transport à l'échelon de toute la zone et de mieux les appréhender. La liste des actions retenues dans ce cadre, se présente comme suit :

a. Routes et Transport routier :

- Développement de l'autoroute de l'Unité Maghrébine.
- Développement du réseau maghrébin (M).
- Maintenance et sauvegarde des réseaux existants.
- Mise en application de l'accord de transport des passagers et des marchandises et de circulation aux frontières.
- Mise en place d'un système de réglementation unifié du transport des matières dangereuses.
- Reconnaissance mutuelle de la validité des permis de conduire et unification des procédures de formation et d'examen.
- Unification des codes de circulation.
- Création d'un programme commun de lutte contre les accidents de la route.
- Unification des spécifications de contrôle technique des véhicules.

b. Réseau ferroviaire :

- Amélioration des services du train transmaghrébin :
- Etude préliminaire du Train à Grande Vitesse (TGV) maghrébin.
- Liaison Tunis-Tripoli via Sfax et Ras Jedir.
- Réactivation de l'industrialisation des rails au niveau maghrébin.

c. Transport maritime :

- Exploitation commune des lignes maritimes reliant l'UMA respectivement à l'Afrique de l'Ouest et au Moyen Orient.
- Achèvement et exécution des programmes de l'Union des Ports d'Afrique du Nord.
- Création d'un système maghrébin pour la protection de l'environnement et la lutte contre la pollution.
- Création d'un Bureau Marin Régional pour une représentation unifiée auprès des organisations internationales spécialisées.
- Création d'une association maghrébine des établissements de formation maritime et portuaire.
- Mise en place d'un système de contrôle des navires.
- Création d'une association maghrébine des armateurs.
- Mise en place d'un système d'échange d'information et de données.

d. Transport aérien :

- Regroupement des contrats d'assurance des flottes aériennes, en vue d'optimiser les primes d'assurance.
- Possibilités d'accorder aux compagnies aériennes nationales les libertés de transport dans l'espace aérien.

V. Situation actuelle des transports dans les pays de l'UMA

Dans les pays de l'UMA, la route assure environ 95 à 100% des voyageurs et 75 à 100% des marchandises hormis les produits pétroliers et miniers qui sont transportés par la voie ferrée. Le réseau routier maghrébin est constitué de plus de 224.000 km dont 86% sont revêtus, permettant de desservir la quasi-totalité des régions des pays de l'UMA à l'exception de la Mauritanie.

Les chemins de fer maghrébins sont constitués d'un réseau intégré entre le Maroc, l'Algérie et la Tunisie sur une longueur totale de 8.383 km dont 5.587 km sont à écartement normal, constituant ainsi le réseau maghrébin, ainsi qu'une ligne reliant en Mauritanie, le gisement de fer de Zouérate au port de Nouadhibou, sur 652 km. La Libye ne dispose pas encore d'une ligne de chemins de fer.

Le transport maritime tient une place importante dans le commerce international des pays de l'UMA, en assurant plus de 95% des échanges extérieurs. Ceci traduit le caractère prédominant des échanges avec des pays à l'extérieur de l'UMA, notamment, l'Europe qui représente plus de 65% des échanges des pays maghrébins. Il traduit aussi la faiblesse des flux intra maghrébins qui sont de l'ordre de 4 à 5%. Néanmoins, la croissance de ces flux pourrait atteindre 7 à 8% par an, après la reprise réelle des activités de l'UMA, en raison de la complémentarité des structures économiques de ses pays membres et leur position géographique privilégiée.

Le transport aérien au Maghreb quant à lui, tient une place importante dans le trafic de passagers avec l'extérieur notamment, l'Europe qui détient plus de 80 % du trafic. Il permet, de maintenir les échanges de personnes entre pays maghrébins dont les frontières sont fermées.

Parmi les points forts du développement des transports dans les pays de l'UMA, outre la prise de conscience des effets positifs d'un développement intégré des transports dans la région, on peut souligner les éléments suivants :

- Le lancement d'un programme ambitieux de développement de l'autoroute de l'Unité Maghrébine, notamment, au Maroc, en Tunisie, en Algérie et en Mauritanie par la réalisation du maillon manquant pour se connecter au reste des pays maghrébins ;
- L'assainissement progressif de la gestion du secteur notamment au niveau des établissements publics, ayant permis une nette amélioration des recettes financières ;
- La politique de financement des autoroutes par le péage, instaurée au Maroc et en Tunisie, a commencé à porter ses fruits dans la mesure où la réalisation des programmes autoroutiers se poursuit normalement ;
- La concession pour la construction et l'exploitation de certaines infrastructures de transport et de communication dans laquelle le Maroc, la Tunisie et timidement l'Algérie se sont engagés, se consolide de plus en plus. Elle a permis de soulager le budget des Etats et également d'améliorer la gestion des infrastructures de transports et de communication.
- Le lancement de mesures de facilitations des procédures administratives et douanières au niveau des frontières, particulièrement en Tunisie et au Maroc et dans une faible mesure en Algérie.

L'état des infrastructures des transports dans les pays de l'UMA se présente comme suit :

a. En Algérie :

- ✓ Le réseau routier

L'Algérie possède un réseau routier relativement bien développé. A la fin de 2001, sa longueur total s'élève à 104.670 Km et il est structuré en 3 catégories :

Classement	Kilométrage	% Revêtus
Routes nationales	27 376 km	85
Chemins des Wilayas	23 375 km	87
Chemins communaux	53 319 km	55,5

Le taux de revêtement du réseau total est de 71%. La majeure partie des routes nationales et des routes départementales (de Wilaya) est revêtue, ainsi que plus de la moitié des chemins communaux. Un effort réel a été engagé en matière de désenclavement des communes.

Le réseau principal d'un linéaire de 25 500 Km représente le quart du réseau algérien et se décompose en .

- Routes nationales : 23.065 Km (90% des routes nationales) ;
- Chemins de wilayas : 264 Km (10% des chemins de wilayas) ;
- Axes autoroutiers non classés : 124 Km
- Evitement des grandes villes : 48 Km

Ce réseau s'articule autour de six axes stratégiques :

- Les trois rocares Sont Ouest :
 - El Tarf - Tlemcen via Annaba – Constantine – Alger- Oran (1194 Km) dans la frange Nord ;

- Tébessa – Tlemcen via M'Sila et Tiaret (1053 Km) au Nord des Hauts Plateaux ;
- Tébessa – Bougtob via Djelfa et El Bayadh (900 Km) au Sud des Hauts Plateaux ;
- Les trois pénétrantes Nord-Sud.
 - Constantine-Djanet via Biskra, Ourgla et illizi (1938 Km) à l'Est.
 - Alger-Ain Guezzam via Medea, Ghardaïa et Tamanrasset (2200 Km) au centre ;
 - Oran – Tindouf via Saida et Bechar (1367 Km) à l'Ouest.

Dans le cadre de la mise en œuvre de la politique du secteur dans le domaine des infrastructures routières, le ministère des Travaux Publics a réalisé l'étude du schéma directeur routier et autoroutier couvrant la période 2002 à 2020.

Cette étude portant sur le développement du réseau principal jusqu'à l'horizon 2020 est en voie de finalisation au ministère des travaux publics. La lecture des résultats partiels indique que les aménagements proposés, concernent la constructions de l'autoroute Est/Ouest avant l'année 2010, la rocade des hauts plateaux (environ 1000 km)) ainsi que le développement des axes côtiers et l'extension de capacité des pénétrantes Nord-Sud, au delà.

Les 24 wilayas de la frange Nord du pays, représentent 4% du territoire national et abritent 70% de la population totale. Elles sont desservies par un réseau routier relativement dense dont 7.500 Km supportent plus de 60% de l'activité routière nationale (exprimée en véhicules x kilomètres/an) dont la moitié par l'axe Annaba-Constantine-Alger-Oran-Tlemcen, constitué essentiellement par les routes nationales (N° 4 et N° 5). Ces dernières connaissent, depuis un moment, des problèmes de saturation sur la plupart des tronçons et plus particulièrement à l'entrée des grandes agglomérations. Ces problèmes, appelés à s'aggraver et à s'étendre, font l'objet de programme en cours, de décongestion des grandes agglomérations

Toutes les études et particulièrement celles entreprises par l'Agence Nationale des Autoroutes ont conduit à la nécessité de réaliser, sur cet itinéraire, une autoroute en site propre, devant s'inscrire dans l'autoroute maghrébine. Cet ouvrage important est inscrit en totalité dans le programme du gouvernement, mais l'échéancier de livraison (décrit ci dessous), à moins de mise en œuvre de moyens extraordinaire, semble très optimiste.

Le montant approximatif (les études d'APD ne sont pas achevées en totalité) de l'investissement s'élève à près de 3,75 milliards de dollars.

Le programme de développement du réseau principal consiste en majorité en des travaux de renforcement et de modernisation des routes existantes et le dédoublement de quelques axes. Au Sud, ce sont des constructions de nouvelles liaisons le long des pistes existantes y compris la transaharienne.

Le financement de la construction et de l'entretien des routes est du ressort de l'Etat. les crédits budgétaires alloués aux routes au cours des années 90 représentent près de 1% du PNB, ce qui est faible en comparaison aux normes internationales selon lesquelles le ratio devrait être de l'ordre de 1,5% du PNB. Les ressources consacrées à l'entretien des routes sont insuffisantes : elle ne permettent d'entretenir annuellement que 500 Km des routes nationales, soit 2% du réseau principal, l'ensemble du réseau routier accuse du retard dans l'entretien.

En ce qui concerne le financement de la construction des routes et autoroutes, le gouvernement recherche la participation du secteur privé local ou étranger. Une tentative de faire participer le secteur privé au financement de l'autoroute Est-Ouest s'est avérée infructueuse ; la réalisation de cet ouvrage sera donc prise en charge entièrement par l'Etat.

Le parc routier de transport de marchandises représente en 2001, 1.960.000 tonnes en charges utiles offertes, soit 194.000 véhicules tout type confondu. Le parc routier de voyageurs est évalué à 48.500 véhicules dont ceux du secteur privé représentent 90%.

Pour surmonter le problème du financement de l'entretien est de l'investissement dans le réseau routier, le gouvernement envisage de créer un Fonds routier qui sera alimenté par les redevances des usagers de la route.

✓ Le réseau ferroviaire :

Le réseau est géré par la Société Nationale des Transports Ferroviaires (SNTF). Il est constitué de 3.973 Km de lignes dont 2.888 Km sont à écartement normal (2435 mm) et 1085 Km à écartement étroit (1055 mm). Ce réseau est le deuxième en Afrique après celui de l'Afrique du Sud. Mais il demeure peu performant en comparaison des besoins économiques de l'Algérie. Hérité en grande partie de l'époque coloniale, il est en effet, constitué essentiellement de lignes à voie normale et à voie étroite, dont une seule, la ligne minière reliant les mines de Ouenza à la ville de Annaba (300 km), est électrifiée. Le réseau comporte 400 km de dédoublement de voies sur la rocade Nord aux alentours d'Alger, Oran, Constantine et Chlef.

La structure du réseau a suivi le développement et la localisation de la population, de l'industrie et des sources minières. La ligne principale s'étend d'Est en Ouest et dessert toutes les villes importantes. Des lignes desservent également les ports principaux (Annaba, Skikda, Béjaia, Alger, Mostaganem, Arzew, Oran, Djen Djen et Ghazaouet).

Le réseau actuel présente des tronçons de lignes à fortes déclivités atteignant 26 à 32 pour mille, et des courbes à faible rayons, parfois inférieurs à 250 m. Les voies de croisement dans les gares sont courtes et ne permettent pas la mise en circulation de trains longs et le système de signalisation et de télécommunications est vétuste et ne permet pas une exploitation moderne.

Les projets en cours représentent un coût global de 1,14 milliards de US dollars et sont relatifs à des opérations d'études de lignes nouvelles, d'aménagements ferroviaires régionaux, d'augmentation de capacité des lignes, de construction de gares et ouvrages d'arts, et de renouvellement de voie.

La politique d'aménagement du territoire prévoit le développement d'activités économiques et sociales sur les hauts plateaux ; il est prévu d'y créer des zones industrielles, qui à long terme pourraient justifier l'existence d'un chemin de fer les desservant.

Le projet ferroviaire en question correspondant à ce schéma de développement, est désigné sous le nom de rocade ferroviaire des hauts plateaux et suit le tracé suivant :

Aïn Touta - M'sila - Aïn Oussera – Tiaret – Saida - Moulay Slissen avec une interconnexion au reste du réseau ferroviaire existant par trois liaisons : '1) ligne Bordj Bou-Arredj – M'sila ; (2) ligne Boumedfa – Aïn Oussera – Djelfa ; et (3) ligne Relizane – Tiaret.

Les schémas directeurs d'aménagement des régions d'Alger et de Constantine prévoient la restructuration et la modernisation des installations ferroviaires dans les agglomérations de même nom.

Le système de signalisation sur la majeure partie du réseau, à l'exception de certains tronçons qui bénéficient d'installations nouvelles, nécessite d'être modernisé. Le programme en cours prévoit la pose de 250 postes à travers le réseau.

Il est prévu en plus des réalisations en cours, un programme de modernisation de la signalisation et des télécommunications comportant notamment, l'amélioration de la signalisation de 44 gares, l'installation et le montage de 900 Km de lignes de télécommunications et le développement d'un « système radio sol-train ».

Ce programme d'investissement viendrait compléter celui qui a été lancé à partir des années 80, et qui se caractérise surtout par la modernisation et l'accroissement de la capacité des lignes du réseau, les grands aménagements ferroviaires régionaux et l'extension géographique du réseau.

Ce programme a permis les réalisations suivantes :

- Lignes nouvelles :
 - Jijel / Ramdane-Djamel (140 km) ;
 - Dessertes des cimenteries de Beni-Saf (23 km) ;
 - Saida (23km) et Ain-Touta (15 km).
- Renouvellement complet (voie et ballast) d'une grande partie du réseau, soit un total de 1400 km de voie.
- Mise à double voie de tronçons de la rocade Nord (200 km).
- Aménagement, modernisation et reconstruction des gares réparties sur le réseau.
- Aménagement ferroviaire des régions d'Annaba et d'Alger (partiellement).

L'Algérie entend ouvrir le transport ferroviaire au secteur privé sous le régime de la concession. Il est prévu de mettre fin au monopole de la SNTF sur le rail, seul secteur des transports qui échappe encore à la concurrence, le transport routier s'étant ouvert au secteur privé en 1988 et les transport maritime et aérien en 1998. L'État pourra ainsi déléguer l'exploitation du réseau ferroviaire national à une ou plusieurs entreprises sous le régime de la concession. L'exploitation ferroviaire comprend l'exploitation technique et commerciale des services de transport ferroviaire, la maintenance et la gestion des systèmes de régulation et de sécurité et du domaine public foncier ferroviaire. Elle comprend aussi le renouvellement et l'aménagement des infrastructures ferroviaires qui se traduit par la construction d'ouvrages nouveaux qui pourrait désormais être dévolue à des sociétés privées.

L'ouverture du transport ferroviaire à la concurrence est justifiée par le fait que le monopole de l'État a "entraîné une diminution constante des performances de ce mode de transport et un recours systématique au Trésor public pour son financement". Le secteur privé aura la charge de la réhabilitation et du développement du réseau ferroviaire.

✓ Ports et transport maritime :

L'Algérie est fortement dépendante de la voie maritime pour l'acheminement de son commerce extérieur. En effet, la quasi totalité des échanges extérieurs de l'Algérie, estimé à

100 millions de tonnes en 2001 dont 19 millions de tonnes de marchandises générales, sont assurées par mer. C'est dire le rôle et l'importance du transport maritime dans le développement économique de l'Algérie et son incidence financière (10% en moyenne de la valeur des importations) sur la balance en devises.

Les principaux ports classés par ordre d'importance de trafic global, sont : Arzew-Béthioua, Skikda, Béjaïa, Alger, Annaba, Oran, Djendjen et Mostaganem. La capacité théorique des ports, hors hydrocarbures, est de près de 25 millions de tonnes de marchandises par an. Ils opèrent actuellement à 19 millions de tonnes en l'an 2000, soit au trois quart de leur capacité.

Les importations, essentiellement des marchandises générales, ont été assurées en 2001 par cinq ports qui ont représenté 83% de ce trafic : Alger (30%), Béjaïa (16%), Oran (16%), Annaba (11%) et Skikda (10%).

Les exportations, essentiellement des hydrocarbures, ont été réalisées à hauteur de 96% par les trois ports pétroliers : Arzew-Béthioua, Skikda et Béjaïa. Elles représentent 82% du tonnage global transitant par les ports, tandis que les importations en représentent 18%. Les hydrocarbures constituent 97% des marchandises exportées tandis que les produits agricoles et denrées alimentaires constituent 50% des marchandises importées. Le pavillon national assure 22% environ du trafic maritime de marchandises. La part de marché de la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation dans les marchandises diverses est 23%, celle de la Société Nationale de Transport Maritime des Hydrocarbures et des Produits Chimiques SNTM/HYPROC dans les transports d'hydrocarbures est de 22%.

En 2001, la structure du trafic maritime est constituée pour environ 83% de vrac liquide (hydrocarbures), 9% de marchandises générales et 8% de vrac solide. A l'importation les marchandises générales représentent 43% du tonnage, tandis que le vrac solide, essentiellement des céréales (87%) en représente 39%, et le vrac liquide essentiellement des produits pétroliers raffinés et des produits chimiques (91%) en représente 18%.

Le taux de conteneurisation a quadruplé au cours de la dernière décennie, en passant de 5% à 23% en 2001. Le tonnage conteneurisé a atteint 2 millions de tonnes en 2001. Le port d'Alger reçoit 70% du trafic de conteneurs importés. La grande majorité de ces conteneurs, soit 75% est destinée à la région d'Alger.

En 2001, le trafic des passagers a atteint 614 milliers de passagers dont 43% sont desservis par le port d'Oran et 42% par le port d'Alger. Les trois autres ports de passagers réunis, qui sont Béjaïa, Ghazaouat Skikda et Annaba assurent le trafic restant.

Dans le domaine des infrastructures maritimes, eu égard à la place qu'occupe le transport maritime international et devant l'intensification des échanges, les actions retenues porteront, notamment, sur des opérations de préservation et d'adaptation aux nouveaux moyens de transport moderne. Le secteur envisage à cet effet, des actions de dragage de plusieurs ports et le lancement d'un programme de création de capacités additionnelles pour les ports de commerce notamment, dans la région du centre du pays, avec la construction d'un nouveau terminal à Alger et le développement du terminal de transbordement de Djen Djen ainsi que l'extension du terminal à Oran ;

✓ Le transport aérien

L'infrastructure aéroportuaire algérienne se compose de 53 plate-formes dont 30 aérodromes ouverts à la circulation aérienne civile, parmi lesquels 11 ont le statut d'aéroport international et 19 aérodromes nationaux.

Dans la réalité, neuf aéroports seulement ont le statut d'aéroport international et reçoivent des vols internationaux d'une façon régulière. Les six principaux aéroports sont Alger, Oran, Constantine, Annaba, Bejaia, Tlemcen, Biskra, Batna et Hassi Massoud avec la prédominance de l'aéroport d'Alger qui assure près de la moitié des mouvements d'avions et du trafic de passagers.

Les activités de l'ensemble des Etablissements de Gestion des Services Aéroportuaires (E.G.S.A) se sont caractérisées durant l'année 2001 par une augmentation du nombre de passagers transportés par rapport à l'année 2000. Cette hausse est due essentiellement à l'entrée sur le marché des compagnies nationales privées, au retour de compagnies étrangères ainsi qu'à la hausse du quota de visas délivrées pour les pays européens, notamment par la France. Au cours de l'année 2001, le nombre global de passagers a augmenté d'environ 2,4 millions de passagers soit une hausse globale de l'ordre de 40% dont 32% dans le réseau national et 16% dans le réseau international.

La compagnie nationale Air Algérie et la compagnie Tassil Airlines, dotées de la personnalité civile et de l'autonomie financière, assurent des services aériens sur les deux réseaux, international et domestique. Le réseau international d'environ 55 liaisons dessert l'Europe, le Maghreb, le Moyen Orient et l'Afrique. Air Algérie représente sur le réseau international en 2001, 72% du trafic contre 76% en 2000. La France avec 79% du trafic, détient toujours la plus grande part dans le trafic par région. Le réseau domestique quant à lui, est composé de trois zones :

- Nord/Nord avec 11 liaisons
- Nord/Sud avec 32 liaisons et
- Sud/Sud avec 24 liaisons.

En 1997, la compagnie Air Algérie a été transformée en société par actions dirigées, et une opération de restructuration a été engagée pour recentrer son activité sur le transport des passagers et des frets et confier les activités connexes à des sociétés filiales.

En 1999, des compagnies aériennes privées ont été agréées et ont débuté leurs activités. On peut citer Khalifa Airways, Eco Air, Antinea Airlines. Khalifa Airways couvre presque l'ensemble du territoire national et 7 escales à l'étranger. Ces compagnies ont cessé leur activité en 2003.

Dans le domaine de l'entretien et des révisions de la flotte, Air Algérie s'est dotée d'équipements modernes et de base de maintenance financée par la BAD, lui procurant des capacités pour intervenir dans la maintenance et la réparation des appareils, y compris les grandes révisions pour ses propres avions et ceux de certains pays africains. L'assistance étrangère reste toutefois présente mais, elle se limite principalement à la formation et à certaines interventions dans des domaines bien spécifiques (réacteurs, avioniques).

b. En Libye :

- ✓ Le transport routier :

Durant la décennie écoulée, le transport routier a joué un rôle important dans le désenclavement de la Libye à cause de l'embargo aérien qui lui a été imposé entre 1992 et 1999, en particulier dans le développement de la liaison trans-frontalière libyo-tunisienne lorsque l'aéroport de Djerba en Tunisie était utilisé principalement pour le compte de la Libye. Le réseau routier comptait en 1996, environ 25.485 km classé en deux catégories :

- Routes Principales : 6.798 km ;
- Routes Agricoles : 7.500 km.

Ce réseau dont seulement 56 % sont revêtus, se concentre le long de la cote méditerranéenne (trans-maghrébine) sur une longueur d'environ 2.000 km, avec des ramifications vers l'intérieur du pays jusqu'à la frontière avec l'Algérie. Il comporte une route à 2x2 voies le long de la cote entre Misratah-Tripoli vers la frontière tunisienne et Adjdabiyah-Benghazi vers la frontière avec l'Egypte.

En 1996, le parc de véhicules de transport routier a été estimé à 1.175.521 unités dont les voitures particulières représentent 68 %, les camions 31% et les bus 0,13%.

Le mode ferroviaire est encore inexistant en Libye, la route assure la totalité du transport de marchandises et de passagers. Deux compagnies nationales opèrent dans le secteur, l'une pour le transport de longue distance et l'autre est engagée dans les liaisons entre les villes. Le transport par taxi également utilisé pour le voyage de courte et moyenne distance.

✓ Le transport aérien

Il a longuement souffert de l'embargo décrété en avril 1992 par les Nations Unies dans l'affaire de Lockerbie (1988). Les liaisons internationales avec la Libye ont été assurées via les frontières terrestres avec la Tunisie et l'Egypte et par les lignes régulières de ferries.

La flotte de la compagnie nationale libyenne Airlines a enregistré de lourdes pertes par le fait que tous les avions ont été cloués au sol ; mais aussi par le manque d'entretien du à l'absence de pièces de rechange. Les principaux aéroports du pays sont : Tripoli, Benghazi, Sebha, Gardabia, Ghat, Ghdamas, Koufra, Joufra, Tobrouk et Serte..

✓ Le transport maritime

Il draine l'essentiel du commerce extérieur libyen traduisant ainsi le caractère prédominant des échanges en dehors des pays de l'UMA. Les exportations libyennes sont constituées essentiellement du pétrole (99%). L'infrastructure portuaire est constituée de quatre ports principaux : Tripoli, Benghazi, Misratah et Barga et de cinq ports de moindre importance : Tobrouk, Derna, Ras Lanoufe, Zouara et El khoums ainsi que des ports pétroliers : Sedra, Zouitina et Zaouiya. En 1996, ces infrastructures ont traité 3.271 mouvements des navires de commerce engendrant un tonnage global de 6.262.200 tonnes dont 623.900 à l'exportation et 5.638.300 à l'importation. Les trois ports de Misratah, Tripoli et Benghazi représentent 93 % des échanges de la Libye. Le port de Misratah représente à lui seul 42% des échanges.

Les échanges internationaux de personnes ont atteint en 1996, 1.364.000 personnes dont 826.000 avec des pays de l'Afrique du Nord, 362.000 du Moyen Orient et 55.000 de l'Europe.

Quant aux échanges de marchandises, les produits pétroliers représentent 98,5% des exportations. Ils sont destinés surtout à l'Europe dont l'Italie absorbe 43% (en valeur) suivie de l'Allemagne 10% (en valeur) et de l'Espagne 9,2% (en valeur).

Les importations comportent essentiellement les produits alimentaires, (17,8% en valeur), les machines et les équipements de transport (36%).

c. Au Maroc :

✓ Le transport routier

Le Maroc a déployé un effort soutenu dans le développement de son réseau routier, un impératif pour la promotion et l'intégration de ses régions. C'est ainsi qu'il a pratiquement doublé son réseau en 40 ans passant de 15.800 km en 1960 à 32.085 km de routes revêtues au 01/01/2001 sur un total de 60.453 km de routes. Ce réseau est classé en :

	<u>Total</u>	<u>Revêtus</u>	<u>%</u>
○ Routes Nationales	11.288 km	9.551 km	85 %
○ Routes Régionales	10.152 km	8.520 km	84 %
○ Routes Provinciales	35.787 km	14.014 km	39 %
○ Routes communales	3.226 km.	La gestion de cette catégorie des routes est confiée aux communes depuis le reclassement du réseau en 1997.	

Parmi les réalisations marquantes dans le domaine routier, durant les dernières décennies, on relèvera la construction d'un réseau structurant dans les provinces du sud de 2750 km et la mise en œuvre depuis 1995, du Programme National de Construction de Routes Rurales qui offre aux régions rurales enclavées les moyens d'entamer leur développement. Ce programme prévoit d'ici 2004, de doter ces régions d'un réseau de 11.200 km dont 5.100 km de construction de routes revêtues et 6.100 km d'aménagement de routes non revêtues, sur un total de 38.000 km recensés.

De même, la construction en cours, d'une rocade le long de la cote méditerranéenne, reliant la ville de Tanger à la frontière maroco-algérienne sur 569 km, constituera un axe transversal sur lequel viendra se greffer une série d'activités dans le cadre d'une stratégie de développement économiques des provinces du Nord.

Les investissements réalisés par l'Etat de 1990 à 2000, en faveur du réseau routier, à l'exclusion de ceux réservés aux infrastructures autoroutières, sont supérieurs à 1,5 Milliards de US\$.

Par ailleurs, les perspectives économiques et le rôle que le Maroc entend jouer dans les échanges internationaux entre l'Europe et l'Afrique, imposent la satisfaction du pays en infrastructures autoroutières et en service de transport. Aussi, dès la fin de la décennie 80, le Maroc a-t-il élaboré un schéma directeur autoroutier de 1.500 km à réaliser à l'horizon 2010, au rythme de 100 km par an. A la date d'aujourd'hui (2001), 512 km sont déjà en service et 183 km sont en cours de construction.

Le lourd investissement à consentir pour financer le réseau routier estimé à 3 Milliards de US\$, ne pouvait être inscrit en totalité sur le budget de l'Etat. La mobilisation de ressources alternatives s'est avérée nécessaire. C'est ainsi que le péage a été retenu en vue de faire participer l'utilisateur à l'effort d'investissement en contre partie des avantages de rapidité et de sécurité, que lui procure l'autoroute. Pour asseoir cette nouvelle politique de financement, l'Etat a créé en 1989, la Société Nationale des Autoroutes du Maroc (ADM) et l'a fait bénéficier de prêts à des conditions concessionnels octroyés par des institutions financières dans le cadre de l'aide au développement.

Le schéma autoroutier constitue les armatures des axes structurants du pays, Nord-Sud et Est-Ouest. Ces axes sont à la fois, les maillons principaux de l'autoroute de l'unité maghrébine et des axes transafricains situés dans son prolongement. Ils favorisent l'ouverture du Maroc sur le monde extérieur, ouverture qui sera renforcée davantage, grâce à

l'édification future de la liaison fixe Europe-Afrique à travers le détroit de Gibraltar dont les études, entamées par le Maroc et l'Espagne depuis 1980 dans le cadre d'un accord de coopération liant les deux pays, sont aujourd'hui à un stade très avancé.

Le parc national automobile a atteint en 2001, le nombre de 1.740.178 dont 4.392 véhicules agréés pour le transport des marchandises, offrant une capacité de 95.596 tonnes. Le parc national a enregistré une augmentation de 2,8 % par rapport à l'année précédente.

✓ Le transport ferroviaire

Les chemins de fer au Maroc sont gérés par l'Office National des Chemins de fer (ONCF), établissement public à caractère industriel et commercial, doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière. L'ONCF exploite 1.907 km de lignes qui constituent le réseau national, dont 1.003 km sont électrifiés et 370 km à double voie. Ce réseau se présente sous forme d'un fuseau reliant Marrakech au sud à Oujda sur la frontière maroco - algérienne, avec des ramifications vers Tanger au Nord et vers les zones d'exploitation des phosphates et certains grands ports.

Le parc matériel roulant se compose de 116 locomotives de lignes, 90 locomotives de manœuvre, 14 rames automotrices, 342 voitures à voyageurs et 6.583 wagons à marchandises. Il a permis de transporter 13,6 millions de voyageurs avec une augmentation de 3.1 % par rapport à l'année précédente, 7,3 millions de tonnes de marchandises diverses et 20,2 millions de tonnes de phosphates.

Depuis la fin de la décennie 80, l'ONCF a entrepris la réalisation d'un vaste programme de modernisation du réseau qui se poursuit de manière continue et qui concerne la restructuration de certaines gares, le renouvellement de voies et l'installation de télécommunications et de signalisation, pour offrir un service de qualité à ses clients. Les résultats encourageants enregistrés au niveau des comptes d'exploitation, à partir de 1996, ont offert à l'ONCF l'opportunité de mettre à l'œuvre les projets de développement suspendus pour des raisons financières.

C'est le cas du dédoublement et de l'électrification de la voie entre Kénitra-Sidi Slimane sur 65 km qui a atteint le seuil de saturation depuis la mise en service de la double voie Casablanca-Rabat-Kenitra ainsi que l'électrification de la ligne Sidi Kacem-Meknes sur 53 km

Cependant, d'autres projets sont actuellement programmés parmi lesquels, la construction de la ligne Taourirt-Nador sur 120 km, l'électrification de la liaison Fes-Oujda et à plus long terme, la construction de la liaison Marrakech-Agadir. Par l'achèvement de son plan de restructuration, le Maroc aura réalisé une partie des travaux qui lui incombent dans l'aménagement du réseau ferroviaire Maghrébin.

✓ Le transport maritime

De part sa situation géographique et la longueur de ses côtes qui s'étendent sur plus de 3.500 km le long de l'océan Atlantique et la mer Méditerranée, le Maroc est conscient de l'importance de ce secteur dans le processus d'intégration nationale. Il dispose aujourd'hui d'une infrastructure portuaire moderne comportant 30 ports dont 11 ports polyvalents (commerce, pêche, Marine Royale), 14 ports régionaux de trafic local et principalement de pêche, et 5 ports de plaisance, repartis de manière équilibrée le long de ses côtes, dans le but d'intégrer les régions et stimuler leur développement.

Ces infrastructures ont permis de traiter en 2001, plus de 30.750 mouvements des navires de commerce engendrant un tonnage global de 57.550.000 tonnes dont 16.286.000 de vrac liquide, 30.829.000 de vrac solide et 10.435.000 de marchandises générales, ainsi que 1.096.000 tonnes de poissons et 3.031.000 passagers.

Pour permettre aux ports de jouer pleinement leur rôle dans le processus d'intégration et de développement économique, les autorités nationales qui assurent leur construction et leur gestion, ont mis sur pied des structures adaptées pour la gestion commerciale du trafic.

Ainsi, dès 1985, cette tâche a été confiée à l'Office d'Exploitation des Ports (ODEP), organisme public à caractère commercial disposant de l'autonomie technique et financière, chargé également de l'entretien des quais et du dragage des ports qu'il gère. L'ODEP, pour répondre de manière efficace à l'attente des opérateurs économiques, a mis sur pied un système de gestion moderne permettant de traiter, grâce aux moyens informatiques, un ensemble d'actes de gestion et d'opérations portuaires.

Dans l'objectif de répondre aux impératifs de son développement économique des provinces du nord, le Maroc a décidé la réalisation d'un projet intégré, "Tanger-Méditerranée", comprenant un port en eau profonde développant les activités de transbordement de conteneurs et de céréales, ainsi que les marchandises générales et les passagers ainsi que des zones franches industrielle, logistique, commerciale et touristique. Des infrastructures importantes de connexion autoroutières et ferroviaires sont prévues. L'investissement total correspondant est de l'ordre du milliard de Dollars dont 300 Millions de US\$ pour le port lui-même.

Le démarrage des travaux est prévu pour le courant de l'année 2003. Le nouveau port permettra de désengorger le port existant de Tanger et surtout d'attirer les trafics complémentaires d'éclatement, à destination ou en provenance du bassin méditerranéen et transportés par des lignes maritimes reliant le continent américain aux pays du Moyen et Extrême Orient.

Par ailleurs, dans sa politique de préserver l'environnement marin, le Maroc a construit à Tanger, pour un coût de 15 Millions de US\$, un centre d'aide à la navigation maritime côtière (VTS: Vessel Traffic System), afin d'assurer le bon déroulement du transit et d'améliorer la sécurité du trafic maritime à travers le détroit de Gibraltar, l'une des voies les plus fréquentées, avec environ 65.000 navires par an, parmi lesquels les plus grands pétroliers du monde.

✓ Le transport aérien :

Le secteur du transport aérien a bénéficié également d'une attention particulière tant au niveau de l'édification et de l'extension qu'au niveau de la réhabilitation des infrastructures existantes, leur modernisation et leur adaptation à l'évolution des techniques.

Le Maroc dispose aujourd'hui de 28 aéroports civils dont 16 internationaux, 4 nationaux et 8 régionaux, d'une capacité totale d'accueil de plus de 12 millions de passagers. La gestion de ces infrastructures est confiée depuis 1990, à l'Office National des Aéroports (ONDA), établissement public à caractère commercial, doté de la personnalité morale et de l'autonomie de gestion. Il est chargé outre de la gestion commerciale, de l'ensemble des services de la navigation aérienne.

La qualité et la densité des infrastructures aéroportuaires ont permis au pays, d'améliorer ses performances, bien qu'en 2001, le trafic des passagers a été de 7,1 millions,

contre 7,2 millions en 2000 enregistrant une légère régression. Les années précédentes ont connu des hausses importantes de trafic : 5,4 % en 2000, 9,6% en 1999 et 16,2% en 1998. Le trafic de fret a été de 49.000 tonnes contre 52.000 tonnes en 2000 soit une régression de 4,7% et les mouvements des avions ont été de 116.865 contre 118.915 en 2000 avec une régression de 1,7%.

La compagnie aérienne nationale, la Royal Air Maroc (RAM) a desservi en 2001, 61 villes dans 30 pays, au moyen d'une flotte de 27 appareils, transportant un trafic de 4,6 millions de passagers avec un coefficient de remplissage de 73 % et 28.493 tonnes de fret.

L'année 1997 a vu la création d'une nouvelle compagnie aérienne marocaine privée, Régional Airlines qui dessert les principales villes du Royaume et des destinations de proximité.

d. En Mauritanie :

✓ Le transport routier

Le réseau routier en Mauritanie est marqué par un faible développement. Il compte 8.900 km de routes dont 1.835 km de routes revêtues. Le réseau routier découle du réseau de villes du pays et surtout des modes de vie des populations. Dans la région Sud au niveau du fleuve Sénégal, où vivent des populations de sédentaires, le réseau de pistes est plus dense que dans le reste du pays où la densité humaine est faible. Les immensités désertiques qui couvrent une grande partie de l'espace et qui sont aujourd'hui vides, n'ont reçu aucunes infrastructures, laissant certaines zones de peuplement telles que Adrar, isolées du reste du pays. Seules les routes, en terre ou en bitume, sont susceptibles de recevoir un trafic automobile autre qu'occasionnel.

La composante Est-Ouest des axes principaux a été privilégiée, leur conférant plus un rôle de circulation intérieure que de relais vers l'extérieur. L'ancienne fonction de trait d'union entre le Maghreb et l'Afrique Noire n'existe plus. Il ne demeure aujourd'hui, que peu de courants Nord-Sud. La réalité des transports a changé avec la croissance urbaine, notamment des villes du Sud qu'il a fallu relier à la capitale. Cette entreprise, jugée de première importance par le gouvernement, a débuté dans les années 70. Il y a aujourd'hui trois véritables routes en Mauritanie :

- La route Nouakchott-Rosso, qui relie la capitale au Sénégal,
- La route Nouakchott-Akjoujt, qui relie la capitale aux gisements de cuivre et part vers le Nord, en direction de l'Adrar et des mines de fer, et enfin,
- l'axe le plus récent et au tracé le plus long, la route Nouakchott-Néma qui parcourt le pays d'Ouest en Est sur 1100 km.

Il est nécessaire de souligner le manque d'un réseau intégré permettant de desservir l'ensemble des villes. C'est le cas de l'absence d'une route entre Nouakchott et Nouadhibou, les deux principales villes du pays. En fait le projet est en cours de construction. Une autre lacune est manifeste: la faible connexion du réseau national aux pays voisins limitrophes. Le seul lieu susceptible d'accueillir un trafic routier vers l'étranger est le bac de Rosso.

✓ Le transport ferroviaire

Pour acheminer le fer depuis son lieu d'extraction vers son lieu de transformation et d'exportation, l'Etat mauritanien a financé la construction d'une ligne de chemin de fer à voie unique de 670 kilomètres de long entre le bassin minier de Fderik et le port de Nouadhibou. Six convois de 220 wagons (2000 tonnes par convoi) y circulent chaque jour depuis l'ouverture de la ligne en 1963. C'est le train le plus long du monde avec ses 2 km de

longueur. Le train traverse une zone quasiment inhabitée et peu attractive, et ne transporte que du minerai. Des bases d'entretien ont été prévues le long de la voie. Le matériel est parfaitement entretenu, il ne s'agit pas d'interrompre le commerce du fer, seule béquille pour l'économie du pays en temps de crise.

Depuis une dizaine d'années la Société Nationale Industrielle et Minière, première entreprise du pays, détenue à 80 % par l'Etat, et qui gère toutes les filières minières depuis la mine jusqu'au port, mène une politique de diversification de ses activités. Le train accueille également plusieurs wagons destinés au transport des voyageurs.

✓ Le transport maritime

Le transport maritime est utilisé pour acheminer les marchandises à l'importation et à l'exportation depuis les deux ports du pays, Nouadhibou et Nouakchott (500.000 tonnes par an). Les wharfs de Nouadhibou et du Port de l'Amitié (Nouakchott) ont été financés par la République Populaire de Chine, important partenaire commercial du pays. Il permet l'exportation du minerai de fer et du poisson et d'assurer l'importation de tout ce qui manque au pays (céréales, produits manufacturés, hydrocarbures...).

✓ Le transport aérien

Une partie des marchandises arrive en Mauritanie par avion. Vide et plat, le pays se prête bien à la construction de pistes d'aviation, mais le trafic aérien est limité, du fait de la faible demande. Les aéroports de Nouadhibou et Nouakchott peuvent accueillir des appareils de grande taille. Les compagnies étrangères qui desservent le pays sont Air Afrique, Air France, Royal Air Maroc et Iberia. Vingt pays étrangers sont desservis, Paris et Dakar sont les destinations les plus fréquentes.

La compagnie nationale Air Mauritanie possède deux Fokker F-28 de 80 places, destinés aux liaisons internes vers la quinzaine d'aérodromes du pays, ainsi qu'aux vols vers Dakar et Las Palmas de Majorque. Elle a fait l'acquisition en 1999, d'un Airbus A300 pour répondre à la demande croissante du pèlerinage de la Mecque. Cette évolution est encourageante pour ce pays qui a des potentialités naturelles évidentes pour le tourisme.

e- En Tunisie :

✓ Le transport routier

Le réseau routier tunisien comprend globalement 20.000 km, dont les deux tiers sont revêtus. Ce réseau assure une bonne couverture du territoire, bien qu'une plus forte densité s'observe dans le Nord et sur le littoral, où se concentre la majorité des activités économiques. L'armature principale du réseau assure la relation entre les chefs – lieux de régions, et entre les principaux pôles d'activité.

Deux tronçons d'autoroute ont été réalisés : Tunis - M'Saken (Sousse) sur 150 km et Tunis – Bizerte sur 60 km (mise en service à l'été 2002).

Le transport de marchandises à titre onéreux, a été libéralisé pour les véhicules dont le PTAC ne dépasse pas 12 tonnes. De même, le transport pour compte propre n'est pas soumis à autorisation. Ces mesures ont favorisé le développement du secteur privé de transport de marchandises, particulièrement par des artisans transporteurs sur petites unités.

L'évolution constatée ces dernières années est une augmentation relative du transport routier par rapport au transport ferroviaire, et une diminution constante de la part des transports publics routiers par rapport aux transports privés

✓ Le transport ferroviaire

L'armature du réseau ferroviaire est constituée de quatre groupes de lignes :

- L'axe littoral Nord-Sud qui assure les relations entre Tunis, Sousse, Sfax et Gabès avec des antennes desservent les villes de Nabeul et les villes du Sahel (Monastir-Mahdia) ;
- L'axe Est-Ouest entre Tunis et Ghardimaou, faisant partie de la transmaghrebine, et qui se connecte aux réseaux algériens et marocains. Deux antennes desservent la région de Bizerte, et un prolongement vers la zone côtière de Tabarka ;
- L'axe Tunis-Kalaa Kasbah qui dessert les zones minières du Nord-Ouest et du Centre-Ouest ;
- Enfin, les lignes minières qui relient la région de Gafsa aux ports et aux centres industriels de Sfax et de Gabès, et qui sont spécialisées dans le transport des phosphates.

La longueur totale du réseau est de 2.186 km, dont près de 1862 km sont actuellement en exploitation. Le réseau est en sa majorité à écartement métrique (1.687 km), sauf pour la ligne Tunis-Ghardimaou (transmaghrebine) sur 471 km de long et pour ses antennes (116 km) qui sont à écartement normal.

Du fait que la majorité des lignes convergent vers Tunis, cette différence d'écartement ne semble pas constituer, pour le moment, un handicap majeur à l'exploitation. Mais si le réseau maghrébin devait se développer (vers la Libye) la différence d'écartement pourrait constituer un handicap sérieux.

La structure du réseau est conçue pour assurer une bonne desserte. Aussi, toutes les zones agricoles du Nord-Est du Centre, et toutes les zones minières frontalières sont reliées aux grands pôles d'activité et aux ports situés sur la zone littorale.

L'activité ferroviaire est gérée par deux opérateurs : La Société Nationale des Chemins de Fer Tunisiens (SNCFT), établissement public à caractère industriel et commercial chargé de la gestion du patrimoine, la réhabilitation des ouvrages et l'extension du réseau, l'acquisition du matériel et l'exploitation commerciale et la Société du Métro Léger de Tunis (SMLT) spécialisée dans le transport ferroviaire urbain par métro dans le grand Tunis. 135 km de ligne ferroviaire sont à double voie et 65 km sont électrifiés

✓ Le transport maritime

L'essentiel du commerce extérieur de la Tunisie passe par la voie maritime, traduisant d'une part, le caractère prédominant des échanges avec l'Europe, en particulier, la France, l'Italie et l'Allemagne, et d'autre part, une intégration relativement faible des économies maghrébines. Actuellement, on estime que 96% des échanges de la Tunisie se font par la voie maritime.

L'infrastructure portuaire est constituée de huit complexes portuaires: Tunis, Bizerte, Sousse (de marchandises diverses), Sfax (polyvalent), Gabès (pour le transport des produits chimiques), Zarzis (pour l'exploitation du crude oil), Radès et la Skhira (pour le transport du

pétrole) dont 20% seulement sont assurés par le pavillon tunisien, dominé par la Compagnie Tunisienne de Navigation, CTN.

Le complexe de Tunis-Goulette-Radès est formé :

- Du port de Tunis - Goulette, qui comprend la seule gare maritime spécialisée dans le trafic de voyageurs et des croisières ;
- Du port de Radès, le premier port roulier et à conteneurs de Tunisie.

Le complexe de Bizerte est formé du port de Bizerte qui traite essentiellement le trafic pétrolier et du port de Menzel Bourguiba, situé au fond du canal et qui dessert le chantier naval et une usine sidérurgique.

Il existe toutefois un port: Skhira, situé à 50 km au sud de Sfax, et qui est géré par une entreprise pétrolière nationale: LA TRAPSA. Par ce port, transitent les importations de pétrole brut destiné au raffinage local, ainsi que l'exportation du brut algérien et le trafic de produits chimiques (dérivés de phosphates).

L'Office de la Marine Marchande et des Ports (OMMP), qui est un établissement public autonome, gère pour le compte de l'Etat l'ensemble des ports de commerce (sauf la Skhira). Il exerce les responsabilités de propriétaire, en assurant l'entretien des infrastructures et la réalisation des extensions et des modernisations des ouvrages, sauf pour les ouvrages spécialisés. Il assure également les activités de remorquage, de pilotage et dans certains ports celles de la consignation de la cargaison.

La manutention dans les ports (Tunis, La Goulette et Radès) est assurée par la Société Nationale d'Acconage et de Manutention (SNAM) dont le niveau de productivité est faible et dont les coûts sont relativement élevés par rapport aux autres ports (Souss et Sfax) ou la manutention est assurée par les sociétés privées.

✓ Le transport aérien

L'infrastructure est constituée de sept aéroports internationaux : Tunis- Carthage, Monastir, Djerba, Tozeur, Sfax, Gafsa et Tabarka. La gestion des aéroports tunisiens est confiée à l' OACA (Office de l'Aviation Civile et des Aéroports) qui est un établissement public autonome, et qui assure également la gestion de l'espace aérien. Les aéroports de Tunis et de Monastir sont respectivement les second et troisième aéroports les plus actifs du Maghreb.

Le transport aérien international hors charter, est assuré par la compagnie TUNISAIR dont 10 % est détenu par des capitaux privés, et le transport intérieur est assuré par une compagnie privée TUNINTER. TUNISAIR dessert plus de 55 destinations internationales

VI. Plan d'action

a. Evaluation du secteur

Durant la décennie écoulée, le secteur des transports a connu un saut qualitatif important dans les pays de l'UMA pouvant contribuer à leur intégration dès la remise en marche des institutions de cette organisation régionale. Toutefois, des efforts encore plus importants, sont nécessaires. Elles concernent aussi bien la réalisation de nouvelles infrastructures que l'amélioration de la gestion des établissements publics et la mise en œuvre de mesures tendant à améliorer la gestion des systèmes des transports et à une plus grande participation du secteur privé.

Les projets maghrébins à caractère régional, identifiés dans le cadre du plan d'action de l'UMA ont été retenus dans l'objectif du développement économique et de l'aménagement du territoire, du renforcement des échanges internationaux et de l'intégration des pays maghrébins. Ils ont été adoptés par les pays concernés et dont la réalisation a été entamée durant la décennie écoulée.

Le commerce international des pays du Maghreb demeure à nos jours essentiellement tourné vers l'extérieur du Maghreb notamment, notamment, l'Europe qui représente plus de 65% de leurs échanges extérieurs. Les flux intra maghrébins liés aux échanges, sont insignifiants dans la conjoncture actuelle, compte tenu des entraves administratives et des freins physiques (fermeture des frontières entre le Maroc et l'Algérie). Ils sont en moyenne de l'ordre de 4% à 5%. Néanmoins, les scénarios de développement de la coopération entre les pays de la région sont optimistes, compte tenu de la complémentarité très marquée des structures des économies des pays maghrébins. Ils montrent que ces flux connaîtront une forte croissance de 7% à 8% par an, après la redynamisation des activités de l'UMA. Sur la base de ce scénario et de la projection des échanges intra et extra maghrébins, les Etats membres devraient définir les projets d'infrastructure en identifiant ceux répondant à des besoins actuels et ceux qui atteindront leur maturité et leur nécessité à moyen terme.

Le transport maritime tient une place importante dans le commerce international des pays maghrébins. Il assure en moyenne plus de 96 % de leurs échanges extérieurs. Même si la part des échanges intra maghrébins est amenée à accroître dans les années à venir, le rôle des ports restera fondamental. Les échanges internationaux des pays maghrébins représentent aujourd'hui un volume de 250 millions de tonnes de marchandises dont 100 millions de tonnes pour l'Algérie, 58 millions de tonnes pour le Maroc et 25 millions de tonnes pour la Tunisie. Les projections à l'horizon 2010, faites sur la base d'un scénario de développement économique tendanciel sont estimées à 253 millions de tonnes pour les pays Maroc, Algérie et Tunisie.

Les ports sont bien répartis le long des côtes (80 ports dont 37 principaux, sur 7800 km de côtes), mais ne seraient pas exploitées à leur pleine capacité. Ils devraient répondre à la croissance future des flux, néanmoins, leur exploitation met en évidence les dysfonctionnements suivants :

- L'efficacité de la chaîne de transport maritime reste faible par rapport au standard international, en raison de la gestion peu efficiente des opérations portuaires par les autorités publiques (faiblesse du management, de la concurrence et de la participation du secteur privé);
- La bureaucratie du contrôle à bord et les procédures douanières causent des retards significatifs et des ruptures dans la chaîne de transport.
- Le trafic passager est faible, celui des marchandises est généralement concentré dans quelques ports et le trafic domestique est négligeable;
- L'absence d'indicateurs de performance aidant à évaluer les besoins en réforme (productivité dans la manutention, durée des opérations portuaires, mobilisation des bateaux ...);
- La faible participation des armateurs nationaux dans le transport.

L'infrastructure routière : Le réseau routier maghrébin est constitué de plus de 224.000 Km dont 86% sont revêtus, et permettent de desservir la quasi-totalité des régions des pays de l'UMA, à l'exception de la Mauritanie. Il constitue le meilleur moyen de renforcer les bases d'une union politique et économique entre les 5 pays de l'UMA et qui formera à

terme un ensemble socio-économique complémentaire s'étendant sur un espace de 6 millions de km² et une population de 110 millions d'habitants à l'horizon 2010. Les autorités concernées ont mis sur pieds plusieurs projets d'édification d'infrastructure de base.

Conscients de l'effort à fournir pour répondre à l'accroissement prévisible des besoins en transport, les pays maghrébins ont donné la priorité au transport routier en proposant l'édification de l'Autoroute de l'Unité Maghrébine.

D'une longueur totale de 6.850 km (dont 470 en Mauritanie, 2.872 au Maroc, 1.177 en Algérie, 763 en Tunisie et 1.570 en Libye), cette autoroute, dont de nombreux tronçons notamment au Maroc, en Algérie et en Tunisie sont déjà en service, relie les capitales des pays maghrébins de Nouakchott en Mauritanie à Tobrouk à l'extrême Est de la Libye. Son tracé s'intègre dans un ensemble de voies de communication qui, qui aboutissent à la Liaison Fixe à travers le Détroit de Gibraltar et se prolongent par la liaison ferroviaire transmaghrébine et par la route transafricaine longeant l'océan Atlantique.

Ainsi à terme, l'Europe et le Maghreb pourront développer leurs échanges en empruntant un réseau complet de voies de communication qui permettront d'atteindre l'Egypte à l'Est et l'Afrique sub-saharienne jusqu'à Lagos au Nigéria au Sud.

Pour l'horizon 2010, les Etats membres ont programmé la réalisation d'un linéaire d'environ 2.500 km d'autoroute (830 au Maroc, 1.000 en Algérie et 670 en Tunisie) pour un coût global d'environ 7 milliards de US dollars. A cela il faut ajouter le linéaire total de 887 km des tronçons en exploitation (512 au Maroc, 203 en Tunisie et 172 en Algérie), représentant à l'horizon fixé, un total de plus de 3.000 Km, auquel il faut ajouter la longueur de la voie express reliant la frontière tuniso-libyenne à Tripoli et la liaison Nouakchott-Nouadhibou.

✓ Tracé :

Par son tracé, l'Autoroute de l'Unité Maghrébine desservira 55 villes de plus de 50 millions habitants, 22 aéroports internationaux ainsi que les principaux ports et les terminaux ferroviaires. Les principales villes desservies par l'autoroute sont :

Nouakchott - Nouadhibou - Agadir - Marrakech - Casablanca – Rabat (avec une branche vers Tanger) - Fès – Oujda - Tlemcen - L'Habra (avec une branche vers Oran) - Alger - Constantine - Tunis - Sousse - Gabès – Medenine - Ras-Ajdir Tripoli - Benghazi – Tobrouk.

✓ Etat d'avancement :

La situation de l'autoroute de l'Unité Maghrébine est donnée dans le tableau annexé au présent rapport.

Un réseau Maghrébin « M » a été défini par les pays de l'UMA. Il intègre les axes transafricains promus dans le cadre africain et sont en cours de développement. Aux normes harmonisées, le réseau « M » est un réseau de base, composé des routes existantes, autres que celles constituant les tronçons de l'Autoroute de l'Unité Maghrébine, et dont le rôle est de desservir les zones importantes d'intérêt économique, politique, culturel ou présentant un aspect particulier dans le contexte maghrébin ou international. Il permet également d'assurer les connexions entre les pays membres et avec les pays européens et africains.

Néanmoins, le réseau routier maghrébin dans son ensemble souffre :

- De l'absence d'une programmation de la réalisation des tronçons transfrontaliers dans une perspective de développement durable,
- De l'insuffisance des ressources financières pour son entretien et pour les nouvelles réalisations ; et
- De la faible participation du secteur privé à la réalisation et à l'exploitation des infrastructures routières.

Quant au transport routier, il est caractérisé par:

- Un parc national encore embryonnaire et vétuste;
- Une faible participation dans le transport TIR (à titre d'exemple, au Maroc 90% du transport TIR est assuré par les entreprises routières européennes
- Une lourde pression fiscale;
- Un manque de professionnalisme chez les opérateurs et l'existence de sociétés atomisées;
- Une domination du secteur informel;
- L'absence de centres de logistique particulièrement au niveau des pôles générateurs de transport;
- L'absence d'un Observatoire de Transport à l'échelle de la région;
- Le manque d'indicateurs fiables pour la maîtrise du marché et des réformes nécessaires.

Le réseau ferroviaire est intégré entre le Maroc, l'Algérie et la Tunisie. Il a une longueur totale de 8.383 km dont 5.587 km sont à écartement normal, constituant pour l'instant, le réseau maghrébin. Ce réseau dessert les principales villes et ports des trois pays notamment, en Algérie où les principales activités et 70% de la population sont concentrées le long de la frange Nord du pays.;

Le secteur a connu une amélioration relative des services fournis aux usagers à travers la remise en état de son appareil de production, notamment, par l'entretien du réseau, la maintenance des installations fixes et du matériel roulant et le renforcement de la sécurité des circulations des trains.

Ce réseau qui peut également contribuer à raffermir les échanges de personnes et de marchandises entre les trois pays, le Maroc, l'Algérie et la Tunisie, présente des tronçons et lignes non encore électrifiés et parfois à forte déclivité et des courbes en faibles rayons. Le système de signalisation et de communication est vétuste et certaines voies ont atteint leur saturation et nécessite un dédoublement. Les réseaux ferroviaires sont gérés par des autorités publiques dont la gestion se caractérise par un coût économique élevé.

Il est difficilement envisageable la réalisation d'un réseau maghrébin desservant l'ensemble des pays de l'UMA, même à long terme. L'absence des chemins de fer en Libye et en Mauritanie à l'exception de la ligne reliant le gisement de fer de Zouérate au port de Nouadhibou, sur 652 km destinée essentiellement au transport des minerais et le coût prohibitif de construction renvoient la réalisation d'un tel projet à très long terme.

Le transport aérien au Maghreb tient une place importante dans le trafic des passagers avec l'extérieur, notamment l'Europe qui détient plus de 80 % du trafic. Les infrastructures aéroportuaires au Maghreb se composent, de 102 aéroports civils dont 41 internationaux. La plupart des aéroports sont surdimensionnés par rapport au trafic traité actuellement et peuvent répondre à son évolution future. Il se caractérise par :

- La concentration du trafic sur quelques aéroports;
- Une part importante des passagers est constituée de touristes;
- Un faible trafic domestique et de vols charters;
- Le manque de technopôles internationales;
- Des passages en douane et des livraisons des bagages lents.

b. Perspectives du développement du secteur

Les perspectives de développement des transports dans les pays du Maghreb doivent prendre en considération, outre l'intégration économiques et physique des Etats concernés au sein de l'UMA, le contexte géopolitique qui se caractérise par la globalisation de l'économie et une plus grande circulation des biens et des personnes ; mais aussi leur coopération à la fois, avec les pays de l'Europe et ceux de l'Afrique.

Au niveau de l'UMA, les projets présentés dans la synthèse du programme (chapitre IV) constituent des activités d'une grande importance pour l'intégration des pays concernés à quelques ajustements près. Toutefois, il y a les préalables et les actions mis en évidence dans la partie « facteurs de succès de l'UMA », qui doivent être menées en parallèle pour donner plus de crédibilité et de chance à la réalisation de ces actions. Les programmes de développement des transports par pays, en conformité avec les objectifs du NEPAD, se présentent comme suit :

✓ En Algérie :

L'évolution récente de la réglementation en matière de politique économique d'ensemble, traduit la volonté de l'Etat de se retirer de la sphère économique en tant qu'acteur et de se concentrer sur son rôle de régulateur. Cette évolution se caractérise par une tendance très nette à vouloir rétablir les équilibres macro-économiques en terme de contrôle du déficit budgétaire, de réserves de change et de maîtrise de l'inflation à travers une politique monétaire stricte.

Les conséquences de cette politique économique se manifestent par :

- Un renforcement des lois sur l'autonomie des entreprises publiques;
- L'encouragement de l'initiative privée par un assouplissement des textes réglementant les activités commerciales et industrielles et favorisant les investissements nouveaux ;
- L'acceptation du principe de la faillite, même pour les entreprises publiques ;
- La promulgation d'une loi sur la privatisation précisant les cadres juridiques de la cession du patrimoine des entreprises.

Cette nouvelle réglementation indique clairement que l'Etat ne restera que dans les secteurs où ses entreprises auront une exploitation bénéficiaire à l'exception du secteur stratégique des mines et des hydrocarbures. Les programmes gouvernementaux en matière de réalisation d'infrastructures de transport s'inscrivent dans le cadre d'une réponse aux besoins actuels qui sont par exemple, la demande croissante en transports, un système caractérisé par une prépondérance du mode routier, et un redéploiement des activités économiques vers les régions intérieures.

Les mesures d'aménagement et de législation prévues portent sur :

- La réorganisation des activités de la compagnie nationale des chemins de fer en filiales spécialisées et la séparation des fonctions d'exploitation du réseau ferré et de la maîtrise d'ouvrage des investissements ferroviaires par la création de

l'Agence Nationale d'Etudes et de suivi de la Réalisation des Investissements ferroviaires (ANESRIF).;

- La structuration du réseau aéroportuaire en pôles régionaux;
- L'ouverture totale du transport routier de voyageurs et de marchandises à la concurrence;
- La possibilité pour des opérateurs privés de s'engager dans la gestion et la réalisation d'infrastructures routières et
- L'adoption d'un code du transport aérien et maritime (ouverture à la concurrence de l'espace aérien et pour la réalisation et la gestion des infrastructures portuaires).

Pour les infrastructures routières, le programme à l'horizon 2010 sera axé sur :

- La construction de l'autoroute Est-Ouest qui s'étend entre les frontières de l'Algérie avec le Maroc et la Tunisie, en traversant les grandes agglomérations (Annaba, Constantine, Setif, Blida, Oran, Sidi Belabbes), sur une longueur de 1.205 km, entrant dans le cadre de l'Autoroute de l'Unité Maghrébine ;
- Le développement de l'axe Est-Ouest des hauts plateaux à travers Tébessa, Khenchla, Batna, Msila, Tiaret et Saida ;
- Le développement de l'axe Est-Ouest par le Sud à partir de la frontière libyenne à Ghadamès et passant par Hassi Massoud et Ourgla jusqu'à Ghardaïa ;

Pour les infrastructures ferroviaires, deux types d'actions sont envisagés: d'un côté le renouvellement et la modernisation de la rocade Annaba - Tlemcen et l'aménagement des zones d'Alger, Constantine et Oran ; de l'autre côté, l'extension du réseau avec la poursuite de la Rocade des Hauts Plateaux sur environ 1200 km :

- Moulay Slissen – Saida sur 170 km (nouvelle voie)
- Saida – Tiaret sur 146 km (nouvelle voie) ;
- Relizane – Tiaret sur 140 km (reconstruction) ;
- Tiaret – Ain Oussera sur 153 km (nouvelle voie) ;
- Ain Oussera – M'Sila sur 156 km (nouvelle voie) ;
- M'Sila – Ain Touta sur 130 km (nouvelle voie).
- Ligne ferroviaire Bouchegout – Kharoub sur 148 km (modernisation et reconstruction)

Pour les infrastructures portuaires et aéroportuaires, le schéma de développement prévoit le renforcement des structures existantes (construction d'une piste aéroportuaire secondaire à Oran, adaptation au trafic RO-RO des ports d'Alger, Annaba et Oran, augmentation des capacités à Alger et Bejaïa, etc.).

- En Libye :

A la suite de la suspension le 5 avril 1999, de l'embargo décrété par les Nations Unies (15 avril 1992), la Libye devrait intégrer rapidement le processus de partenariat Euro-Méditerranéen lancé à Barcelone en 1995. Cette situation est de nature à redynamiser le secteur des transports dans ses différentes composantes.

Dans ce cadre, la Libye a pris certaines mesures pour encourager le secteur privé à participer au financement et à l'exploitation de certaines infrastructures de transport. De même, les travaux concernant le dédoublement de la voie routière le long de la côte méditerranéenne entre Mesratah et Adjdabiah et la réalisation de la voie ferrée Sfax – Tobrouk sur 1.750 km, sont aujourd'hui d'actualité et peuvent par conséquent, être lancés incessamment. C'est également le cas pour la restauration des aéroports qui ont vu leurs

activités suspendues durant l'embargo et l'entretien des avions qui ont été cloués au sol durant cette période.

Cette dynamique au-delà de ses impacts économiques sur la Libye, et compte tenu de la position charnière de ce pays entre le Maghreb et le Machrek, donnera un nouvel élan aux échanges dans la région et au réchauffement des relations entre les pays de l'UMA.

- Au Maroc :

La politique de développement des infrastructures routières comporte cinq axes principaux :

- La maintenance et la sauvegarde du réseau routier qui constitue une priorité en absorbant 70 % du budget alloué aux investissements routiers ;
- L'amélioration de la sécurité routière et la modernisation du secteur pour l'adapter à l'augmentation du trafic par l'aménagement des grands itinéraires et goulots d'étranglement et le contournement des grandes agglomérations ;
- La mise en œuvre du programme national de construction de routes rurales ;
- La construction de la rocade méditerranéenne reliant Tanger à Saida sur la frontière maroco-algérienne sur une longueur de 560 km ; et
- Le développement du réseau autoroutier à péage, suivant les deux axes Nord-Sud et Est-Ouest, qui constituent les maillons principaux de l'Autoroute de l'Unité Maghrébine et des axes transafricains situés dans son prolongement.

La réforme pour la libéralisation du transport routier de marchandises est entrée en vigueur. Elle a pour objectif la disparition du système de contrôle par l'Etat de la totalité de l'affrètement. La libéralisation du transport routier de marchandises aboutira à la suppression des agréments et à la possibilité pour les transporteurs de traiter directement avec la clientèle sans intermédiaire (assuré auparavant par l'Office National des Transports ONT).

Pour le développement de l'Autoroute de l'Unité Maghrébine, le Maroc poursuit son programme autoroutier dans l'objectif de mettre en service à l'horizon 2010, 1.500 km empruntant les principaux axes de l'AUM. Parmi les projets programmés à court terme on trouve :

- Marrakech - Settat sur 146 km
- Marrakech – Agadir sur 273 km
- Asilah – Tanger sur 30 km
- Fès – Taza – Oujda sur 120 +223=343 km
- Casablanca – El Jadida sur 110 km ;
- La rocade méditerranéenne entre Tanger et la frontière algérienne sur 560 km

Pour le réseau ferroviaire, le programme de développement prévoit la sauvegarde du patrimoine existant et la modernisation, l'amélioration et l'extension du réseau. L'amélioration du réseau se fera à travers le dédoublement de la voie entre Kénitra et Fès et l'électrification du tronçon Fès – Oujda. Son extension devra se faire sur deux axes Taourirt-Nador sur 120 km, et plus tard, Marrakech- Agadir. Ce programme de développement cadre avec celui du train à grande vitesse trans-maghrébin reliant le Maroc, l'Algérie et la Tunisie.

La liaison fixe à travers le détroit de Gibraltar dont la solution retenue consiste en un tunnel foré ferroviaire, permettra de desservir le trafic ordinaire de passagers et de marchandises et le trafic routier transporté sur des rames navettes circulant entre les deux terminaux. Les études se développent sur la base d'un Accord de coopération signé par les deux Gouvernements marocain et espagnol en 1980 et développé plus tard par un Accord additionnel signé en 1989. Les études du projet, très avancées, traversent aujourd'hui une

phase ultime réservée aux investigations de la géologie sous-marine par des forages profonds et ce, après les investigations réalisées en mer et à terre notamment par la construction d'ouvrages expérimentaux (puits et galeries sous la mer et à terre) et les études d'ingénierie, économiques et financières.

Le transport maritime : L'évolution rapide du contexte national et international et l'importance du transport maritime pour les échanges extérieurs du Maroc, imposent une nouvelle vision stratégique visant à doter le pays de ports performants. Aussi, l'ODEP, devenu une structure hétéroclite assurant en même temps une fonction d'exploitation portuaire et une mission du service public sera scindé en deux organismes :

- ✓ Une Agence Nationale d'Autorité portuaire qui assurera, pour le compte de l'Etat, la fonction d'autorité de régulation portuaire ;
- ✓ Une société d'exploitation des ports qui prendra en charge les activités commerciales.

Le rôle de l'Etat sera dans ce cas, recentré sur l'élaboration et le suivi de la mise en œuvre de la politique de développement portuaire, la planification de l'investissement et la mise en place d'un cadre réglementaire légal pour l'exercice des activités portuaires.

Les infrastructures portuaires, seront renforcées par la construction en eau profonde, d'un nouveau port « Tanger Méditerranée » permettant de désengorger le port existant enclavé dans la ville. Celui-ci connaîtra une saturation prochaine de ses activités, compte tenu de la croissance annuelle du trafic (en moyenne de 12 %). « Tanger Méditerranée » servira également à capter une partie du trafic d'éclatement entre l'Amérique et l'Europe et entre l'Asie et l'Europe. Les études sont achevées et les travaux sont en cours de lancement.

- En Tunisie :

Vers la fin des années 80, la Tunisie a adopté une politique économique fondée sur l'économie de marché et l'ouverture sur l'extérieur. En matière de politique de transport, des mesures de déréglementation ont été introduites dès 1989. Le transport routier de marchandises est l'activité la plus libéralisée du secteur. La libéralisation est beaucoup moins importante dans le reste du secteur malgré la faiblesse de la productivité et l'importance des surcoûts de certaines activités.

La déréglementation du secteur du transport routier de marchandises a commencé avec une loi ouvrant le transport interurbain de marchandises au secteur privé durant la seconde moitié de la décennie 80. Depuis, les progrès ont été rapides et plus de 100 transporteurs privés opèrent au niveau régional.

L'expérience a été positive, mais la concurrence a confronté les entreprises publiques de transport à de grandes difficultés financières et de gestion. Initialement, il existait 12 entreprises régionales chargées à la fois du transport de marchandises et de voyageurs. Suite à la décision de privatisation du transport de marchandise, les deux activités ont été séparées. En 1997, l'ensemble de l'activité de transport routier de marchandises est assuré par le secteur privé.

L'objectif de la stratégie des transports en Tunisie est lié aux nouvelles contraintes imposées par l'ouverture graduelle du commerce extérieur, quand les gains de productivité de la production locale seront réalisés sous condition d'une hausse de l'efficacité des systèmes de transport.

Les initiatives législatives et d'aménagement concernent surtout le recours aux capitaux privés pour le financement des infrastructures et pour leur concession, ainsi que l'élimination des barrières à l'entrée pour les opérateurs privés dans le secteur des transports. Le IX^{ème} Plan des Transports prévoit aussi la libération des importations des véhicules afin de réduire l'âge moyen du parc et les surcoûts de consommation de carburant.

En matière d'infrastructures routières, les priorités portent sur la réalisation des voies de contournement des villes de Jendouba, Kairouan, Gabès et Zaghouan et l'amélioration des interfaces urbaine-interurbaine, pour éviter les goulots d'étranglements, et combler certaines lacunes du réseau dans le Sud du pays.

Il est également prévu la construction des deux tronçons autoroutiers M'Saken - El Jem sur 47 km (première phase de Tunis – Sfax, la deuxième phase étant El Jem -Sfax sur 51 km) et Tunis - Medjez El Bab (première phase de Tunis - Jendouba) sur 55 km.

Pour le transport routier interurbain de marchandises et de voyageurs, les mesures préconisées sont la privatisation et la libéralisation du secteur. Le contrôle de l'état des véhicules restera centré sur les caractéristiques techniques des véhicules et l'aptitude des conducteurs.

Pour les infrastructures aéroportuaires et portuaires, l'objectif est l'augmentation de la capacité des aéroports de Tunis et Jerba, et l'investissement dans certains ports (Radès, Bizerte ...) pour la réalisation d'installations spécialisées et pour l'amélioration de la fluidité portuaire (informatisation, mise à niveau des procédures douanières, etc.). Il est programmé la construction du terminal céréalier et à conteneurs de Radès.

La stratégie de développement dans le secteur maritime s'appuie sur la restructuration de la CTN en centres autonomes de coûts et profits, sur l'association en partenariat avec des armateurs étrangers, puis sur la privatisation de l'entreprise.

Le secteur ferroviaire va se spécialiser dans des activités commercialement rentables, telles que le transport de phosphates et de marchandises en vrac (comme les engrais, les céréales et les ciments) et le transport de voyageurs sur les grands axes. Il est prévu de procéder à la modernisation, au renforcement, doublement partiel et électrification des lignes notamment, celles reliant Tunis – Gabès, Tunis – Ghardimaou et la banlieue de Tunis.

- En Mauritanie

La Mauritanie connaît un retard important au niveau du développement de ses réseaux de transport et des mesures d'encouragement du secteur privé. L'intégration physique de la Mauritanie dans l'espace maghrébin ne peut se réaliser qu'à travers l'autoroute de l'Unité Maghrébine ou par la voie aérienne. Le maillon manquant de l'autoroute maghrébine reliant Nouakchott à Nouadhibou sur 470 Km, est en cours de réalisation. Cet axe longe la côte atlantique et traverse une zone clémente et peuplée. Il permettra de donner un élan économique important à la promotion touristique de toute cette partie du territoire.

c. Mesures d'accompagnement

Les mesures suivantes sont proposées pour augmenter la capacité d'utilisation des infrastructures existantes en réduisant les besoins en investissement. Des améliorations importantes doivent être apportées au traitement des marchandises et à la qualité des passages portuaires et aéroportuaires en vue d'améliorer les rendements des chargements et déchargements, le temps de passage à quai, la capacité de stockage et de transfert des

marchandises, les équipements spécialisés et les procédures administratives et des circuits documentaires.

✓ **Transport ferroviaire**

Il nécessite l'amélioration de la capacité des tronçons proches de la saturation due au trafic local et l'aménagement en voies rectifiées, doublées et électrifiées sur les parties les plus circulées. Il faudrait également moderniser les équipements des voies notamment ceux de communication et de signalisation. L'ensemble de ces actions contribuerait à l'amélioration de la qualité de service et par voie de conséquence, celle de la capacité. Elles pourraient être complétées par :

- La création d'une société maghrébine d'exploitation du réseau ferroviaire laissant le soin aux sociétés nationales de réaliser les infrastructures ferroviaires ;
- La mise en place, en parallèle, d'une autorité autonome de régulation qui doit veiller à :
 - L'éthique, en encadrant les tarifs de transport ;
 - La rentabilité de la société de concession;
 - L'efficacité dans les missions de la société de concession.

✓ **Transport routier :**

Les mesures à préconiser dans ce domaine sont :

- L'organisation de la profession du transport routier, la formation et la qualification du personnel des entreprises et la libéralisation progressive du secteur;
- L'harmonisation du cadre réglementaire régissant et organisant le transport routier et des conditions de concurrence au niveau de la région;
- Le développement des chaînes de transport intermodales liées au transport des conteneurs;
- La fluidité des trafics TIR avec la création de « village frets » pour assurer les formalités douanières et administratives à l'extérieur des ports;
- La mise en place de centres de logistique et d'infrastructure de suivi informatique de la chaîne de transport utilisant le système d'EDI;
- La participation du secteur privé dans le cadre d'un partenariat avec l'Etat (financement et exploitation des infrastructures et du transport routier).

✓ **Transport maritime :**

Les mesures à prendre concernent surtout le développement des infrastructures pour les trafics unitarisés qui permettraient d'accueillir des flux importants, mais aussi de moderniser les ports en vue d'augmenter leur productivité et de dégager d'importantes capacités (au moins de l'ordre de 40%).

Pour le TIR et le développement des relations intercontinentales, l'amélioration du port de transit rapide de Tanger, s'avère nécessaire compte tenu de sa position géographique comme point nodal pour l'hinterland. Le gouvernement marocain a décidé de construire un nouveau port « Tanger Méditerranée ».

Il faut ajouter les projets visant à fluidifier les chaînes de transport par échange de données informatisées (EDI) et les projets permettant d'améliorer la sécurité maritime par la construction de tours de contrôle et d'aide à la navigation côtière maritime VTS (Vessel Traffic System). Les projets proposés dans ce cadre concernent les projets VTS à

Casablanca, Alger et Radès et les projets EDI à Casablanca et Alger ainsi qu le terminal à conteneur à Alger qui sera réalisé en BOT, le terminal de transbordement de Djen Djen et l'extension du terminal à conteneurs à Oran,. Des mesures complémentaires sont proposées ; Elles visent à :

- Faire du port un nœud dynamique dans le réseau international de distribution et dans l'interface entre le transport maritime et l' «hinterland »;
- Mettre en œuvre des réformes institutionnelles et réglementaires pour une nouvelle redistribution des rôles respectifs des secteurs public et privé par la création d'un environnement favorable à la participation de ce dernier;
- Harmoniser et faciliter les procédures administratives et douanières;
- Organiser la profession et libéraliser progressivement les services portuaires;
- Prendre en compte la croissance rapide du transport par conteneurs (13% par an entre 1990-98 dans la Méditerranée) et créer un port d'éclatement et de système de feeding au niveau de la région;
- Consolider les actions de sécurité de la navigation maritime et de protection du milieu marin (construction et exploitation de VTS côtiers);
- Moderniser les équipements et les outils de communication;
- Améliorer les capacités de stockage et de transfert des marchandises;
- Adhérer et mettre en œuvre les conventions internationales (MARPOL,FAL...)

✓ **Transport aérien :**

Le développement du transport aérien concerne surtout la mise à niveau et la modernisation des systèmes de navigation aérienne suivant les recommandations du Plan AEFMP (Algérie, Espagne, France, Maroc et Portugal) et du Programme Européen d'Harmonisation et d'Intégration des Systèmes de Contrôle du Trafic Aérien (EATCHIP).

Il comporte également la mise en œuvre des dispositions pertinentes de la Déclaration de Yamoussoukro sur le transport aérien en Afrique. Les améliorations suivantes sont proposées :

- La consolidation et la sécurité de la navigation et des passages dans les aéroports
- La modernisation des système de navigation, des instruments d'atterrissage et des systèmes de communication ;
- Le développement de la coopération régionale en matière d'harmonisation et d'intégration des systèmes de contrôle du trafic aérien dans le cadre du programme EATCHIP et du plan AEFMP;
- La libéralisation progressive et la participation du secteur privé à la gestion des services aériens;
- La privatisation des compagnies aériennes;
- L'intégration du marché aérien et la création progressive d'un espace de transport aérien maghrébin, notamment par les possibilités offertes par les 5^{ème} et 6^{ème} libertés de transport à concéder aux compagnies nationales des Etats membres de l'UMA en vue de promouvoir les échanges de passagers et de fret entre les pays de la région. Ce qui conduira à terme à l'émergence d'une compagnie trans-nationale;
- La réglementation des charges aéroportuaires et des tarifs;
- L'établissement de règles d'allocation des créneaux aériens;

✓ **Mesures globales :**

1. Mise à niveau des infrastructures de transport pour l'intégration physique des pays de l'UMA, dans la perspective de la mise en place, à l'horizon 2010, de la zone de libre échange euro méditerranéenne, puis à un horizon plus lointain, la zone de libre échange entre les pays de la CEA et ce, par :

- La maintenance des infrastructures existantes et l'amélioration de la sécurité;
- La poursuite des travaux de l'AUM, du réseau routier « M » et des axes transafricains ;
- Le développement du train trans-maghrébin ;
- L'aménagement de plates-formes multimodales et de logistique portuaire et aéroportuaire assurant l'interface avec l'arrière pays ;
- L'établissement de normes communes de construction et d'exploitation des systèmes de transport ;
- La mise à niveau des infrastructures devrait se faire sur la base d'une politique sous régionale commune et sur la base de critères concernant :
 - La viabilité économique des projets et leur maturité ;
 - L'efficacité sociale ;
 - La contribution à l'intégration physique régionale ;
 - La cohérence avec les schémas nationaux de planification.

2. Mise en place d'une base de données relative au transport, fiable, harmonisée et actualisée au niveau régional constituant un outil essentiel pour l'évaluation, la planification et la programmation. Elle doit être élaborée sur la base 'une nomenclature unifiée et devant englober les statistiques dans les domaines suivants :

- Les infrastructures de transport ;
- Les trafics de marchandises et de personnes ;
- Les flux d'échanges et les tarifs appliqués ;
- Les accidents dans les transports ;
- Les données socio-économiques des pays;
- Les systèmes d'information géographique (SIG) ;
- Les procédures administratives et douanières et les règlements appliqués par chaque pays.

La mise en place de la base de données devrait impliquer les instituts nationaux responsables des statistiques et les organisations opérant dans le transport pour une harmonisation de la collecte des données.

2. Harmonisation et facilitation des procédures administratives et douanières des échanges de marchandises et de personnes, dans des conditions d'efficacité en terme de coût et de fiabilité du transport par :

- L'identification et l'analyse des obstacles de type réglementaire et des pratiques ayant une influence sur la facilitation du transport;
- La recherche et la proposition de moyens et d'actions permettant de lever les obstacles ;
- Le recensement des accords et conventions internationaux, et leur mise en œuvre;
- L'harmonisation des procédures administratives et douanières au niveau de la région et la mise en place d'un cadre réglementaire approprié proche du cadre réglementaire de l'UE;
- L'introduction de nouvelles techniques d'information et de communication en dotant les ports des systèmes EDI ;

- L'élaboration de manuels techniques et l'organisation de séminaires de formation dans les procédures de facilitation avec la coopération d'organisations compétentes : CCI, OMI, OMC, ICS, CEFACT/ONU.

4. Mise en place d'un environnement attractif pour la participation du secteur privé au financement et à l'exploitation des infrastructures et des services de transport, comportant :

- La consolidation des réformes politiques, juridiques, administratives, financières et fiscales et la création d'un cadre réglementaire transparent ;
- La mise à niveau dans les administrations pour la maîtrise des paramètres des grandes options juridiques et financières de la délégation de la gestion du service public au secteur privé et la cohésion dans l'action de l'administration ;
- La création d'un véritable partenariat entre l'Etat et le concessionnaire du service public qui se partagent les risques;
- L'organisation de séminaires de formation avec la participation du secteur privé, des administrations concernées et des organismes impliqués (BEI, BM, BAD, BID, FADES ...).

5. Développement des compétences nationales à travers des formations initiales et continues adaptées, dans les domaines suivants :

- Les nouvelles technologies ;
- Les normes de construction et d'exploitation des infrastructures de transport ;
- Les techniques et équipements modernes de gestion et d'exploitation des infrastructures et systèmes de transport ;
- La formation des opérateurs intervenant dans la chaîne du transport ;
- Les réformes du secteur public pour un partenariat avec le secteur privé ;
- La collecte, l'exploitation et la mise à jour de la base de données et des systèmes d'information géographique (SIG) concernant les transports ;

6. La protection de l'environnement: L'impact environnemental concerne les risques écologiques liés au trafic maritime, la pollution et les nuisances engendrées par les aéroports, et l'impact environnemental des infrastructures terrestres.

Pour les trafics portuaires, il s'agit d'assurer un contrôle et une gestion performante de la circulation maritime. Pour se faire, l'essentiel des mesures est de deux ordres : une action sur les compagnies maritimes en contrôlant le niveau de sécurité des navires et la formation des marins, et une action au niveau de la gestion des flux de navires. Pour les infrastructures, ce sont les systèmes VTS et leur mise en réseau qui permettront de limiter ces risques. Enfin, un dernier impact que l'on peut considérer est celui de l'interaction de ports de commerce sur le tourisme et les villes. Des extensions de ports peuvent ainsi nuire au développement urbain. Un exemple en est donné par la difficulté d'étendre le port de Tanger dans son site.

Pour l'aérien, l'impact écologique est lié d'abord à la pollution produite par les avions au décollage et à l'arrivée. Cette pollution est toxique, mais surtout sonore. De plus, le risque d'accident n'est jamais complètement à écarter, et peut être important en zone urbaine. En particulier, l'extension de l'aéroport de Tunis est contrainte par sa localisation en zone urbaine.

La prise en compte de cet impact conduit à la mise en œuvre des actions suivantes :

- Elaborer des critères d'évaluation et de prise en compte de l'impact des infrastructures de transport dans l'aménagement du territoire et la protection de l'environnement ;
- Renforcer le contrôle du niveau de la sécurité des navires et assurer la formation des marins;
- Organiser des séminaires sur les risques écologiques du transport maritime, la pollution et la nuisance du transport aérien, et l'impact du transport terrestre sur l'environnement;
- Etablir une réglementation de contrôle des émissions de gaz et des bruits liées au transport ;
- Préserver l'environnement marin par la construction de centres d'aide à la navigation maritime côtière (VTS), afin d'assurer le bon déroulement du transit en mer et d'améliorer la sécurité du trafic maritime.

VI. Entraves au développement des infrastructures et des services de transport :

a. Le financement

Le problème essentiel rencontré dans la mise en œuvre des projets est celui de leur financement. Les gouvernements étant fortement contraints au niveau budgétaire (en particulier dans les pays endettés), ne peuvent financer en bloc, de grands projets. Le nouveau plan de référence pour le développement de l'Afrique, le NEPAD, constitue un cadre adéquat qui favorise la participation du secteur privé au financement et à la gestion des infrastructures de transport.

Néanmoins, le financement des infrastructures par le secteur privé connaît beaucoup de difficultés, malgré les mesures encourageantes, administratives, fiscales et financières prises par certains pays pour faciliter les opérations de concession. La faible rentabilité financière et la longue durée de concession dans lesquelles s'inscrit la réalisation et l'exploitation des projets d'infrastructure de transport, entourent ces opérations de plusieurs risques et incertitudes. De plus la mise en péage de nouvelles sections d'autoroutes notamment au Maroc et en Tunisie, n'a pas donné tous les résultats escomptés, avec des trafics beaucoup plus faibles qu'attendus et des taux de péage relativement élevés.

Cependant, lorsque le système de concession sera rodé, et les trafics deviennent élevés, le système de concession autoroutière pourrait être adopté. Il faut donc arriver à trouver des solutions de financement mixte impliquant différents partenaires. Mais le problème est de savoir qui profite réellement des nouvelles infrastructures, et comment faire contribuer les différents bénéficiaires, en tenant compte de ceux qui au contraire, subissent les inconvénients de leurs effets externes (en particulier, pollution).

Le financement de projets doit s'appuyer sur des montages complexes, impliquant parfois, plusieurs sources de financement. Dans ce cadre, les organismes régionaux ou internationaux peuvent intervenir directement comme complément (pour des études ou certaines interventions ponctuelles). L'Etat peut également participer, alors que des financements sur emprunts auprès d'organismes internationaux sont possibles. Mais il faudra en général faire participer les usagers.

Un exemple de financement a été retenu pour la réalisation des travaux de 2^{ème} phase et l'exploitation du projet « Tanger Méditerranée », intégrant dans la future concession la mise à disposition du port actuel et une participation financière par un fonds public. Un autre exemple de financement public-privé est proposé pour le lien fixe à travers le détroit de Gibraltar. Il s'agirait d'un premier investissement public matérialisé par la construction du tronçon sous-marin de la galerie de service et sa cession sans charge, au futur

concessionnaire pour la réalisation et l'exploitation du tunnel. Cette approche permettrait de limiter les risques, et visait à avoir un effet de levier pour rassembler des financements privés pour les phases futures.

Pour le domaine ferroviaire également, la question des financements est cruciale, et les compagnies nationales qui assurent la construction de lignes nouvelles se retrouvent endettées de façon exagérée.

Pour l'ensemble de projets de type industriel (voies ferrées industrielles, quais pour vrac ou spécialisés), l'essentiel de l'investissement devrait être à la charge des utilisateurs, qui doivent intégrer ce financement dans l'évaluation de leurs projets industriels. Il en est de même pour l'exploitation du réseau maghrébin dans sa globalité.

Pour les projets liés à des gros organismes importateurs (comme les céréales), il faut une concertation entre les différents acteurs (des transports et Offices) afin que soit pris en compte l'ensemble de la chaîne de transport et de stockage dans les coûts d'importation. Ainsi, les solutions les meilleures pour la collectivité pourront être choisies, et d'éventuels investissements (par exemple un silo) seront rentabilisés dans l'analyse complète de la filière.

Pour les ouvrages de type autoroute, il faudrait arriver à un montage public-privé permettant d'introduire progressivement des péages. Ceux-ci seraient au départ suffisamment bas, pour ne pas rebuter l'usager, puis connaîtraient une croissance proportionnelle à celle de la richesse du pays.

Pour des projets financièrement rentables, et d'intérêt public important, avec de forts effets externes bénéfiques (comme les terminaux conteneurs des grands ports), le financement par des entreprises publiques (Offices des ports) ou par l'Etat paraît souvent le meilleur, même si l'appel au secteur privé peut apporter des solutions évitant l'endettement public à court terme.

Enfin certains projets répondant à des logiques de compétition, comme les hub conteneurs, doivent être analysés en détail. Il faut surtout focaliser cette analyse sur les gains réels pour la collectivité (hors armateurs et exploitants directs) pour mesurer la taille que peut avoir l'apport de fonds publics. En effet, l'essentiel des trafics n'est pas destiné au pays, et les gains sur la logistique n'ont aucune répercussion sur ce dernier. Ces projets doivent donc avant tout répondre à une logique industrielle de l'armateur, qui doit investir en conséquence.

b. La fluidité des chaînes de transport multimodales

Un autre problème est celui de pouvoir assurer la fluidité des chaînes de transport multimodales. Ceci est surtout vrai pour pouvoir développer des chaînes logistiques performantes pour les produits à forte valeur ajoutée.

Pour assurer ce type de services, il faut que les différents modes soient performants : route, fer, traversées maritimes, passages dans le port. Mais il faut aussi que les interfaces entre les modes permettent une utilisation optimale de ces derniers. Cela passe par des plates-formes logistiques qui puissent permettre une articulation entre les différents modes, mais aussi d'assurer des services logistiques à forte valeur ajoutée, allant de l'entreposage, à l'accueil des chauffeurs, le dédouanement, voire le re-conditionnement...

Des services de ce type commencent à être bien développés en Europe, mais sont quasiment inexistantes au Maghreb où les seuls services combinés réels sont l'œuvre des opérateurs ferroviaires, qui intègrent toute la chaîne.

Pour l'instant, les volumes des marchandises diverses unitarisées transportées sont encore faibles, et la qualité de service à l'intérieur de chaque mode est relativement basse. Aussi, n'y a-t-il pas de projets proposés pour développer réellement ce type de plates-formes. Néanmoins, cette approche mérite une réflexion, en l'articulant pour l'instant autour de quatre axes :

- La fluidité à la sortie des grands ports, avec des connexions directes sur le ferroviaire, et des aménagements pour les chauffeurs routiers,
- La fluidité des trafics TIR, en particulier par le Détroit de Gibraltar, avec la possibilité de "villages frets" permettant d'accueillir des véhicules et les chauffeurs, et d'assurer les formalités de passages douaniers ou autres à l'extérieur du port,
- Une réflexion sur les services combinés pour accueillir des transporteurs privés dans les terminaux ferroviaires, cette tâche étant sans doute la plus difficile,
- La mise en place d'infrastructures de suivi informatique de la chaîne de transport, avec des systèmes d'échange de données informatiques.

Le suivi informatique est sans doute l'élément qui aura l'impact le plus rapide, en réduisant très largement les procédures administratives, si de plus l'installation dans les ports d'un système informatique est compatible entre les pays maghrébins et avec les systèmes européens.

Pour le transport combiné rail/route, les flux actuels sont encore très faibles et ne nécessitent pas, pour l'instant, d'investissements en infrastructures. En fait, l'attention devrait surtout se porter sur la constitution d'un parc de conteneurs et de remorques porte-conteneurs qui permettra à ce mode de se développer.

c. L'accessibilité et la desserte du territoire

L'accessibilité et la desserte du territoire constituent également une entrave à une meilleure exploitation des infrastructures. En effet, les réseaux ne doivent pas seulement répondre à des questions de capacité, mais aussi assurer une qualité de desserte suffisante. Ils doivent notamment permettre l'accès d'une grande partie de la population et des secteurs économiques aux pôles d'échanges internationaux (ports, aéroports, traversées).

Actuellement, l'accès aux centres économiques (capitales) est relativement faible. Les zones d'accessibilité se répartissent en forme concentrique autour de ces centres (Casablanca, Alger, Tripoli, Tunis, Nouakchott). La réalisation de l'autoroute Transmaghrébine permettra à l'ensemble des grandes zones côtières d'avoir un accès rapide à ces centres. Par contre, l'accès aux principaux ports est assez bon (bonne répartition de ces derniers), alors que la répartition aéroportuaire permet de couvrir l'ensemble des pays.

Enfin, il convient de noter les énormes gains d'accessibilité à l'Europe que pourrait permettre la réalisation future des lignes Grande Vitesse de la frontière française à Barcelone, Madrid, puis de Séville à Algéciras du côté Européen. Une modernisation de la ligne ferroviaire Tanger-Tunis et la réalisation du lien fixe à travers le détroit de Gibraltar, permettraient alors des services à grande vitesse de nuit sur l'Europe du Sud. Elles permettraient aussi la mise en service de trains de transport combiné performants reliant les pays du Maghreb à l'Europe.

d. L'amélioration des systèmes de transport maritime

Un quatrième problème réside dans l'amélioration des systèmes de transport maritime qui passe nécessairement par une amélioration de la fluidité des chaînes, liée à des mesures d'organisation, de suivi, de facilitation de la circulation des marchandises et des procédures administratives. Il ne s'agit pas là de besoins en infrastructure, mais sans cette facilitation, le fonctionnement des infrastructures reste largement sous optimisé.

La gestion informatique des suivis des marchandises constitue un élément important dans le fonctionnement du système, et dans l'apport de qualité de service nécessaire pour améliorer les relations à l'intérieur de la région et entre les deux rives de la Méditerranée. Une informatisation des passages de marchandises pour chaque mode et entre les modes paraît indispensable.

Les systèmes EDI (échange de données informatisées) portuaires permettront des gains substantiels pour les passages dans ces interfaces, notamment pour les conteneurs (et dans une moindre mesure pour les autres marchandises diverses). Mais la télématique peut également concerner les autres modes (aérien, routier et ferroviaire), que ce soit pour la sécurité, le suivi des marchandises, l'information aux usagers et aux opérateurs ou pour toutes les relations entre les différents acteurs des systèmes de transport.

L'installation des systèmes EDI dans les ports et les connexions aux réseaux ferroviaires sont de nature à assurer un rendement plus important et permettront d'avancer rapidement vers une fluidité de l'ensemble de la chaîne. Cette modernisation doit se faire en même temps chez les gestionnaires et opérateurs des infrastructures, et chez les usagers (chargeurs, transporteurs, opérateurs, compagnies), sous peine d'inefficacité.

VII. Recommandations et conclusions

a. Etudes à réaliser :

Dans le but de mettre en œuvre les éléments du plan d'action, il y a lieu de procéder au préalable, à des études qui doivent être élaborées en coordination avec les organisations régionales, permettant :

- L'établissement, avec l'aide des instituts nationaux responsables des statistiques, d'une banque de données fiables, homogènes et harmonisées pour les pays de la région.
- L'évaluation des agrégats économiques et des échanges ainsi que leur projection future sur la base de scénarios de développement économique et d'échange dans la région et au niveau international.
- La prise en compte des impacts sur l'environnement dans la construction et l'exploitation des infrastructures de transport ;
- La définition des besoins en infrastructures à caractère régional et des projets prioritaires, sur la base d'un modèle de trafic évaluant la demande globale selon des scénarios et des horizons unifiés, et sur la base de critères d'évaluation préalablement définis (la viabilité économique du projet et sa maturité, l'efficacité sociale, l'amélioration de la sécurité et l'impact sur l'environnement, la contribution à l'intégration régionale, la cohérence avec les schémas de planification nationaux et régionaux);

Les projets prioritaires au niveau régional (routiers, ferroviaires, aériens, portuaires, transports combinés...) devraient répondre aux principes suivants régissant la coopération dans ce domaine :

- Développer un réseau multimodal reflétant les flux d'échanges réels et projetés ;
- Se concentrer sur l'identification des goulots d'étranglement et des contraintes à une bonne circulation des flux ;
- Promouvoir les projets à caractère régional ;
- Evaluer les projets selon les critères socio-économiques ;
- Favorise le partenariat public/privé dans le financement ;
- Donner la priorité à la réhabilitation et à la maintenance des projets ;
- Améliorer l'efficacité des ports et des aéroports.

b. Organe de coordination, suivi et évaluation du plan d'action

La réalisation des études, le suivi de la mise en œuvre du plan d'action au niveau de l'UMA, nécessite la mise en place d'un organe de suivi et de coordination qui travaille en étroite collaboration avec le Secrétariat de l'UMA, et en coopération avec le Centre d'études de Transport de la Méditerranée Occidentale (CETMO), basé à Barcelone et les organisations compétentes: PNUD, Banque Mondiale, BAD, BID, FADES.

La CEA/ONU qui a pour mission d'assurer la coordination et le suivi des programmes d'action des pays africains pour l'intégration du continent, en liaison avec les organisations multilatérales compétentes et des autres composantes du système des Nations Unies, pourra jouer ce rôle à travers son bureau en l'Afrique du Nord et ce, afin d'assurer le secrétariat permanent pour une meilleure coordination, suivi et évaluation de la mise en œuvre du plan d'action au niveau de la région du Maghreb. Il aura pour mission de:

- Domicilier la base de données sur les infrastructures, les échanges, les réglementations, les accidents..., l'alimenter de manière régulière et harmoniser et l'actualiser ;
- Faire l'inventaire des accords et conventions internationaux dans les domaines des transports et leurs mise en œuvre ;
- Organiser des séminaires sur des thèmes d'intérêt pour la région;
- Harmoniser le cadre réglementaire sur la base des différentes législations, en tenant compte des spécificités de chaque pays;
- Élaborer des termes de référence d'études à lancer;
- Préparer les bilans et rapports d'évaluation des activités entreprises.

Des groupes de travail composés de représentants des Etats membres et d'organisations compétentes devraient être constitués pour mener des réflexions et études relatives à des aspects particuliers et sur la base de termes de référence préalablement définis.

Le Conseil des Ministres des Transports et des Travaux Publics de l'UMA, procédera en vertu des dispositions du traité instituant l'UMA, à la définition de la stratégie de développement des transports et l'adoption du programme de travail et des actions à entreprendre pour favoriser l'intégration physique dans la sous région.

La Conférence des ministres africains en charge des transports, le GTMO et le Forum euro-méditerranéen des transports constitueront un cadre de concertation pour échanger des expériences et promouvoir des actions susceptibles de favoriser l'intégration respectivement, en Afrique et au niveau de la région de la Méditerranée.

c. Sélection de quelques projets répondant aux objectifs du NEPAD

- **Infrastructures routières :**

- *En Mauritanie :*

- La route Nouakchott – Nouadhibou : Elle est essentielle pour le développement économique du pays car elle relie la capitale politique à la capitale économique. Elle pourra également faire retrouver à la Mauritanie sa fonction de trait d'union entre le Maghreb et l'Afrique subsaharienne

- *Au Maroc :*

- Le Programme National de Routes Rurales : Ce projet répond aux besoins urgents de désenclavement du monde rural;
 - Les tronçons autoroutiers de l'AUM : Agadir – Marrakech et Fès – Taza – Oujda :
 - La rocade routière reliant le long de la cote méditerranéenne Tanger à la frontière maroco-algérienne.

- *En Algérie :*

- La liaison autoroutière Est – Ouest, tronçon essentiel de l'AUM et une priorité national au niveau algérien.
 - Le tronçon Tamanrasset vers la frontière du Niger.

- *En Tunisie :*

- Les tronçons autoroutiers de l'AUM : Ghardimaou – vers Tunis et Sousse – Sfax – Gabès – Ras Jedir

- *En Libye :*

- Les tronçons autoroutiers de l'AUM : Tunisie – Tripoli

- **Infrastructures ferroviaires :**

- *En Mauritanie :*

- La ligne Nouakchott – Nouadhibou à très long terme : Elle est essentielle pour le développement économique du pays car elle relie la capitale politique à la capitale économique.

- *Au Maroc :*

- La ligne Agadir- Marrakech : Agadir est un pôle essentiel de l'activité économique du pays (port et aéroport) et il est nécessaire que la ville soit reliée au réseau ferré national
 - La ligne Taourirt – Nador : De la même manière mais dans une moindre mesure, la ville de Nador est un pôle régional (port et aéroport) qu'il s'agit de relier au réseau ferré national
 - La Liaison Fixe Europe – Afrique à travers le Déroit de Gibraltar : C'est un projet à caractère international qui entend ancrer la région Nord du pays au développement économique européen

- *En Algérie :*
- La ligne des Hauts Plateaux : C'est un tronçon essentiel de la Ligne Transmaghrébine et une priorité national au niveau algérien
 - *En Libye :*
- La ligne reliant la frontière tunisienne à Tripoli : C'est un tronçon de la Ligne Transmaghrébine
- **Infrastructures maritimes :**
 - *Au Maroc :*
 - Le nouveau port « Tanger Méditerranée » : Ce projet répond aux besoins urgents d'extension du port de Tanger et de plate-forme régionale pour le transbordement de conteneurs et de céréales.
 - Construction et équipement de stations de contrôle et d'aide à la navigation maritime (VTS) à l'instar de celle de Tanger de Tanger.
 - *En Algérie :*
 - Dragage de plusieurs ports.
 - Acquisition du méthaniers et car- ferries.
 - Construction et équipement d'une station de contrôle et d'aide à la navigation (VTS) à Alger.
 - Installation du système EDI dans le port d'Alger.
 - Deuxième terminal à Alger ;
 - Extension du terminal à conteneur à Oran ;
 - Développement d'un terminal de transbordement à Djen Djen.
 - *En Tunisie :*
 - Dragage de plusieurs ports.
 - Acquisition de méthaniers et de car- ferries.
- **Infrastructures aéroportuaires :**
 - *Au Maroc :*
 - La nouvelle aérogare de Casablanca : Casablanca est le premier aéroport du Maghreb et à ce titre, il peut prétendre à devenir un hub au niveau régional. Ce projet est conforme aux objectifs du NEPAD.
 - *En Algérie :*
 - La nouvelle gare internationale de l'aéroport d'Alger dont les travaux sont en cours.
 - *En Tunisie :*
 - Le nouvel aéroport d'Enfidha : Il permettra de désengorger l'aéroport de Tunis, 2^{ème} aéroport au niveau maghrébin.

- **Réglementation :**

- L'octroi des 5^{ème} et 6^{ème} libertés de l'air : L'intégration du marché aérien et la création progressive d'un espace de transport aérien maghrébin peuvent être notamment atteints par les possibilités offertes par les 5^{ème} et 6^{ème} libertés de transport aérien à concéder aux compagnies nationales des Etats membres de l'UMA en vue de promouvoir les échanges de passagers et de fret entre les pays de la région. Ce qui conduira à terme, à l'émergence du besoin de disposer d'une compagnie trans-nationale.
- La mise en concession de l'exploitation du réseau ferroviaire par une société privée et la création en parallèle d'une autorité indépendante de régulation.

Références

1. Etude INFRAMED réalisé en 1995 par le GTMO
2. Etude CORIMED réalisée par la Commission Européenne en 1996
3. Etude DESTIN en cours de réalisation par la Commission Européenne
4. Etude MEDA-TEN-T en cours de réalisation par la Commission Européenne
5. Rapport sur la mise en œuvre de la seconde décennie pour le développement des transports et les communication en Afrique, réalisé en 2000, par J. Chafik, couvrant les trois pays de l'Afrique du Nord : Maroc, Algérie, Tunisie.

Situation de l'Autoroute de l'Unité Maghrébine				
Pays	Tronçon	Longueur (Km)	Situation	Observation
Mauritanie	Nouakchott-Nouadhibou	470	2X1 voie	En construction (2005)
Maroc	Frontière-Agadir	1.645	2x1 voie	En exploitation
	Agadir-Marrakech	273	2x2 voies	En exploitation, autoroute programmée
	Marrakech-Settat	166	2x2 voies	Autoroute en cours d'adjudication (2007)
	Settat-Rabat	147	Autoroute	En exploitation
	Rabat-Asilah	193	Autoroute	En exploitation
	Asilah-Tanger	30	2x2 voies	Autoroute en construction (2005)
	Rabat-Fès	184	Autoroute	En exploitation
	Fès-Taza-Oujda	343	2x2 voies	Autoroute en étude de définition
	Oujda-Frontière	20	2x2 voies	
Algérie	Frontière Ouest-Oran	185	2x2 voies	Autoroute programmée pour être livrée en 2007
	Oran-Relizane	87	2x2 voies	Autoroute programmée pour être livrée en 2006
	Relizane –Oued Sly	84	Voie express	Autoroute programmée pour être livrée en 2005
	Oued Sly-Oued Fodda	31	2x2 voies	Autoroute programmée pour être livrée en 2005
	Oued Fodda-Khemis Miliana	73	2x2 voies	Autoroute programmée pour être livrée en 2003
	Khemis Milian-Hoceinia	14	2x2 voies	Autoroute programmée pour être livrée en 2004
	Pénétrante Oran	27	2x2 voies	Autoroute programmée pour être livrée en 2005
	El Adjibia -Zennouna	50	2x2 voies	Autoroute programmée pour être livrée en 2004
	Zennouna - Bordj Bou Arréridji	18	2x2 voies	Autoroute programmée pour être livrée en 2003
	Bordj Bou Arréridji-Sétif	66	2x2 voies	Autoroute programmée pour être livrée en 2005
	Sétif-Cansiantine	104	2x2 voies	Autoroute programmée pour être livrée en 2006
	Ben Badis-Didouch Mourad	15	2x2 voies	Autoroute programmée pour être livrée en 2003
	Didouch Mourad -El Harrouch	34	2x2 voies	Autoroute programmée pour être livrée en 2004

	El Harrouch-Frontière Est	186	2x1 voies	Autoroute programmée pour être livrée en 2007
Tunisie	Frontière-Jendouba- Oued Zerga	150	2x1 voies	Autoroute en étude
	Oued Zerga-Tunis	67	2x1 voies	Autoroute en construction (2004)
	Tunis-Hammamat- Sousse	140	Autoroute	En exploitation
	Sousse-Sfax-Gabès	248	2x2 voies	Autoroute en étude d'exécution (2006)
	Gabès-Médenine- Frontière	206	Voie express	Autoroute en étude
Libye	Frontière-Tripoli	200	Voie express	
	Tripoli-Syrte- BenGhazi-Toubrouk	1.550	R. nationale	