

PROJET INFRAMED

"Résumé exécutif"

PREAMBULE

Le 28 Novembre 1995, l'Union Européenne, ses membres, et 12 partenaires méditerranéens déclaraient solennellement à Barcelone leur intention d'établir entre eux un partenariat durable et stable pour consolider en Méditerranée la paix et la stabilité, fondé sur le progrès économique, le dialogue, la compréhension et le respect mutuels. Dans le domaine des transports, la déclaration de Barcelone souligne en particulier "l'importance de développer et d'améliorer les infrastructures, y compris par l'établissement d'un système de transport efficace...".

Dans ce contexte de renforcement de la coopération Euro-Méditerranéenne, et dans un cadre élargi, les Ministres des transports de la région méditerranéenne et des Etats Membres de l'Union Européenne se sont rencontrés lors de la Conférence sur les Transports en Méditerranée à Lisbonne les 23 et 24 Janvier 1997. Lors de cette conférence, ils ont affirmé leur volonté de renforcer la coopération pour le développement d'un réseau multimodal de transport dans la région, intégré avec les réseaux transeuropéens.

La 3ème Conférence Pan-Européenne des Transports à Helsinki a permis de proposer un cadre de travail axé autour du concept de Corridors prioritaires de transport, reprenant les travaux déjà effectués dans le cadre Euro-Méditerranéen, en particulier ceux du Groupe des Transport de la Méditerranée Occidentale (GTMO).

Les réunions du GTMO

Au niveau de la Méditerranée Occidentale, les discussions sont plus avancées, et la mise en place de la coopération a permis de concrétiser de façon plus détaillée ces Corridors. Le GTMO s'est réuni lors de trois réunions plénières à Paris, Rabat et Madrid, ainsi que lors de séminaires thématiques à Marseille (portuaire et terrestre), Málaga (aérien) et Rabat (recherche).

A l'issue de ces conférences et séminaires, il avait été décidé entre autres de retenir comme corridors prioritaires:

- l'Autoroute de l'Unité Maghrébine;
- le train transmaghrébin;
- l'arc latin;
- 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.

Un certain nombre d'axes prioritaires hors infrastructures avaient également été retenus pour faciliter les échanges:

- amélioration de la qualité de service;
- réhabilitation et adaptation des infrastructures portuaires;
- nouveau système de contrôle aérien aux normes européennes;
- procédures administratives et douanières;
- amélioration de l'intermodalité;
- formation et transfert de technologie.

PRESENTATION DE L'ETUDE INFRAMED

Dans ce contexte, le GTMO a lancé une étude (financée par la DG VII/CE) sur les besoins en infrastructures de transport des six pays de la Méditerranée Occidentale (INFRAMED) qui a permis, aux pays du sud de la Méditerranée Occidentale, de proposer un certain nombre de projets prioritaires d'intérêt commun. L'étude se concentre sur les infrastructures de transport des pays du sud et leur cohérence avec les réseaux transeuropéens. L'étude porte plus spécifiquement sur les infrastructures participant au développement des échanges internationaux entre les pays de la Méditerranée Occidentale (échanges nord-sud / sud-nord, et sud-sud). Ces infrastructures s'inscrivent dans le cadre du fonctionnement des corridors qui ont été définis pour la zone, et des priorités du Partenariat.

L'étude a été développée en trois phases:

- Dans la première phase, il s'est agi de décrire la structure existante des secteurs des transports de la Méditerranée Occidentale, ainsi que de constituer la base de données nécessaire pour la suite de l'étude.
- La deuxième phase s'est focalisée sur la définition de scénarios économiques et transport devant servir de cadre général pour les projections de flux, et l'analyse des besoins en infrastructures.
- Dans la troisième phase de l'étude INFRAMED, il a d'abord été question de projeter les flux internationaux de transport dans la zone de la Méditerranée Occidentale, puis d'analyser les besoins en infrastructures qui en résultent. Cette phase s'appuie sur les résultats des phases précédentes, ainsi que sur les travaux du GTMO (en particulier du groupe ad hoc), et sur les différents documents de planification nationaux et internationaux (notamment les Schémas Directeurs Portuaires, les études transmaghrébines, et les études pour le lien fixe).

ANALYSE DES BESOINS EN INFRASTRUCTURES ET CONCLUSIONS

L'étude a permis d'évaluer la progression des flux en Méditerranée Occidentale. Elle a relevé l'importance pour la construction du Partenariat Euro-Méditerranéen de mettre en place des chaînes de transports rapides et fiables, pour les marchandises de haute valeur ajoutée et certains produits alimentaires. Elle a aussi identifié certains autres besoins spécifiques. Enfin, elle a permis de relever que les flux internationaux sur les axes terrestres principaux restent modestes, au regard des flux intérieurs.

Sur la base de ces projections, les principaux besoins en infrastructures ont été définis. On a alors analysé les projets présentés au groupe ad hoc, et certains autres, au travers de la grille des critères du GTMO (7 de ces critères sur 9 se sont révélés utiles). Les projets ont alors pu être classés en plusieurs groupes.

Le premier groupe concerne les projets répondant à un besoin rapide d'infrastructures, dont l'objectif principal est la facilitation des échanges Euro-Méditerranéens, et la participation au renforcement des relations entre les deux rives:

- terminal conteneur et aménagement EDI / VTS au port du Radès;
- terminal conteneur à Alger (+ EDI);
- projets de VTS et EDI à Alger et Casablanca;
- connexion au réseau ferroviaire du port de Radès;
- modernisation et mise aux standards européens des systèmes de navigation aérienne;
- autoroute Tanger - Sidi El Yamani.
- plate-forme TIR près de Tanger
- aéroport fret d'Alger.

Dans ce groupe, un projet dont l'objectif principal est la facilitation des échanges Euro-Méditerranéens, et la participation au renforcement des relations entre les deux rives, mais nécessitant certains compléments d'information (implication des partenaires privés) pour le choix entre deux options, a été distingué:

- extension du port de Tanger ou nouveau port de Tanger.

Dans le second groupe sont rassemblés les projets servant de support pour la facilitation de l'intégration maghrébine (Corridor Transmaghrébin), répondant à un besoin rapide d'infrastructures (avec des trafics nationaux majoritaires):

- première phase des projets autoroutiers de l'Autoroute de l'Unité Maghrébine (tronçons les plus circulés, souvent autour des grandes villes, ou entre grandes villes proches) dans les trois pays;
- première phase des projets ferroviaires du train transmaghrébin de Marrakech à Tunis, (tronçons les plus circulés, souvent près des grandes villes) dans les trois pays.

Le troisième groupe est constitué des projets d'aménagement du territoire, participant au développement économique, et pouvant avoir un impact pour les transports de la région:

- rocade littorale Méditerranéenne au Maroc (qui s'inscrit également dans un cadre de renforcement des liens Algérie-Maroc-Espagne);
- ligne ferroviaire Taourirt - Nador;
- port de transbordement céréales de Jen Jen;
- autoroute Casablanca - El Jedida;
- autoroute Tunis - Bizerte;
- doublement de la ligne ferroviaire Tunis-Sousse.

Dans ce groupe, les projets participant au développement économique, à caractère urbain, ont été distingués:

- rocade Autoroutière de Casablanca (qui participe également à la fluidification des flux sur l'AUM);
- métro d'Alger;

- ligne ferroviaire de la banlieue sud de Tunis.

Un projet dont l'objectif principal est la facilitation des échanges Euro-Méditerranéens, et la participation au renforcement des relations entre les deux rives, mais nécessitant certains compléments d'information, et une approche concertée avec d'autres projets (insertion du lien fixe dans les programmations d'infrastructures ferroviaires espagnoles et marocaines, et lien avec le port de Tanger), a été distingué:

- lien fixe à travers le détroit de Gibraltar.

D'autres projets ont été présentés, mais revêtent un caractère moins prioritaire. Ils devront en conséquence être programmé dans des phases ultérieures (2005 ou au-delà de 2010) et nécessiteraient des compléments d'études.

Une évaluation globale des possibilités de financement a été présentée. Mais pour chaque cas, il faudrait faire une analyse plus détaillée des bénéfices pour chaque type d'utilisateurs, et des moyens pour faire contribuer ces derniers, afin de pouvoir définir les meilleurs montages, au cas par cas.

Au-delà de ces investissements sur les infrastructures, le système de transport maghrébin gagnerait grandement en efficacité si un certain nombre de mesures fonctionnelles ou organisationnelles étaient prises, notamment concernant l'articulation entre les modes, les passages portuaires, les passages de frontières, et en général la gestion des informations et des documents nécessaires au transit de la marchandise.