

VERS DES SYSTEMES DE TRANSPORTS CONCERTES ET HARMONISES EN MEDITERRANEE OCCIDENTALE

DEUXIEME RENCONTRE DES MINISTRES EN CHARGE DES TRANSPORTS DES PAYS DE LA MEDITERRANEE OCCIDENTALE

RELEVÉ DE CONCLUSIONS

Rabat, le 22 Septembre 1995

Les Ministres en charge des Transports des six pays de la Méditerranée Occidentale (Espagne, Italie, France, Algérie, Maroc, Tunisie), réunis, en présence d'un Représentant de la Commission Européenne, à Rabat, pour leur deuxième rencontre, le 22 Septembre 1995,

- **considérant**
 - * les conclusions issues de leur première rencontre tenue à Paris le 20 Janvier 1995 ;
 - * les conclusions issues des trois groupes de travail créés lors de cette première rencontre ainsi que celles des deux séminaires d'experts organisés sur les thèmes : schéma portuaire et identification des corridors terrestres prioritaires.
- **prenant acte**
 - * des conclusions du Conseil Européen de Cannes (26-27 Juin 1995) qui a réaffirmé l'importance stratégique qu'il attache à ce que les relations de l'Union Européenne avec ses partenaires de la Méditerranée prennent une nouvelle dimension, et de sa décision de mettre en place un instrument financier destiné à la coopération avec les pays tiers méditerranéens.
- **se situant**
 - * dans la perspective de la tenue de la Conférence Euro-Méditerranéenne qui aura lieu à Barcelone les 27 et 28 Novembre 1995.
- **décident**
 - 1- De retenir les corridors prioritaires suivants, se situant dans le prolongement des réseaux transeuropéens en direction de la Méditerranée et leur articulation avec les réseaux transmaghrébins :

- le corridor transmagnhrébin avec ses deux composantes :
 - * l'utoroute de l'Unité Maghrébine,
 - * le train transmagnhrébin (dont la rocade nord et la rocade des hauts plateaux en Algérie),
 - le développement de l'arc latin routier et ferroviaire au nord de la Méditerranée.
 - le réseau de plate-formes multimodales portuaires et aéroportuaires et leur connexion 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.
- 2- De promouvoir la facilitation des échanges et des transports notamment à travers :
- l'amélioration de la qualité de service dans les ports par :
 - * le renforcement et l'amélioration des infrastructures ainsi que des équipements de manutention portuaires, de transfert et de stockage;
 - * l'amélioration et l'informatisation de la gestion des opérations portuaires ainsi que l'interconnexion des systèmes informatiques.
 - la réhabilitation et l'adaptation des infrastructures portuaires et des équipements ainsi que le renforcement de leur capacité pour développer le trafic de courte distance et capter le trafic de longue distance.
 - l'intégration des différents systèmes de contrôle et le renforcement de la coopération pour faciliter la mise en place d'un nouveau système de contrôle aérien répondant aux normes européennes et internationales.
 - l'harmonisation et la facilitation des procédures administratives et douanières.
 - l'amélioration de l'intermodalité pour le transit dans les ports aussi bien pour les marchandises que pour les passagers.

- le développement de programmes de formation, d'assistance technique, de transfert de technologie et de partenariat.
- 3- De promouvoir la sécurité dans les transports et de prendre des mesures de préservation de l'environnement notamment par :
- le développement des équipements de surveillance, de sauvetage et d'aide à la navigation maritime et aérienne y compris par la coopération en matière de navigation par satellite.
 - le développement des stations de récupération des déchets dans les ports, ainsi que toute action permettant de préserver l'environnement maritime.
- 4- De retenir, pour la sélection des projets, les critères suivants :
- l'intérêt commun, tant en ce qui concerne les réseaux transeuropéens que les réseaux transmaghrébins sur la base des trafics actuels et potentiels pour les différents modes de transport.
 - la viabilité économique en favorisant le partenariat public-privé.
 - l'efficacité sociale.
 - la contribution au développement économique et à l'intégration régionale des pays de la Méditerranée Occidentale.
 - l'amélioration de la sécurité et la contribution à la fiabilité du réseau ainsi qu'à l'interopérabilité.
 - l'articulation avec les réseaux secondaires et les réseaux de transport urbain.
 - l'impact sur l'environnement, en prenant en compte les modes d'occupation de l'espace, la fragilité des zones littorales et en valorisant les systèmes de transport favorables au développement durable.
 - la maturité des projets et,
 - la cohérence avec les schémas de planification nationaux et communautaires.

- 5- De lancer les études suivantes :
- les besoins en infrastructures de transport des pays de la Méditerranée Occidentale dont les termes de référence sont joints en annexe.
 - la facilitation des échanges et des transports entre les pays de la Méditerranée Occidentale dont les termes de référence sont à définir.
 - la définition d'un cahier des charges prenant notamment en compte l'aménagement du territoire et la protection de l'environnement pour l'étude des projets.
- 6- D'organiser, à l'instar des deux séminaires déjà tenus, un séminaire sur l'aviation civile dans les pays de la Méditerranée Occidentale.
- 7- De constituer un groupe ad-hoc composé des représentants de chacun des six pays et d'un représentant de la Commission Européenne. Ce groupe sera présidé par le pays assurant la présidence des travaux de la réunion des Ministres en Charge des Transports de la Méditerranée Occidentale. Sa mission consiste notamment à :
- * évaluer les projets présentés par les pays en fonction des critères définis ci-dessus ;
 - * organiser des réunions avec la Commission Européenne pour présenter les projets prioritaires adoptés par les Ministres, en vue d'étudier les moyens nécessaires à leur réalisation ;
 - * promouvoir les projets prioritaires auprès des bailleurs de fonds internationaux et les opérateurs privés et publics ;
 - * établir des rapports sur l'état d'avancement des projets, à présenter aux réunions des Ministres.
- Prennent note
- * des projets annexés au présent relevé de conclusions soumis par les pays maghrébins et chargent le groupe ad-hoc de les examiner.

- **chargent**

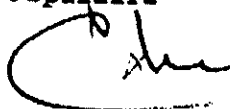
- * Les trois groupes de travail créés le 20 janvier à Paris, de veiller à la mise en oeuvre des décisions prises dans le cadre de la présente rencontre, chacun conformément au mandat qui lui a été confié.

- **Demandent**

à la Commission Européenne de :

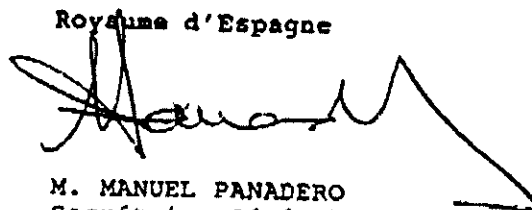
- 1- Financer les études proposées ci-dessus dans le cadre de ses possibilités budgétaires.
- 2- Intégrer les pays Méditerranéens, comme cela est fait pour les pays de l'Est et du Centre de l'Europe dans les Recherches Transports de son 4ème Programme Communautaire de Recherche-développement, notamment dans la partie recherche stratégique.

République Algérienne Démocratique
et Populaire



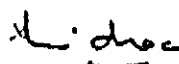
M. Mohamed AREZKI ISLI
Ministre des Transports

Royaume d'Espagne



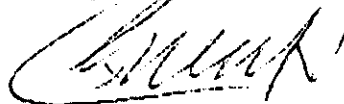
M. MANUEL PANADERO
Secrétaire Général pour
les services des Transports

République Française



Mme Anne Marie IDRAC
Secrétaire d'Etat aux Transports

République d'Italie



M. Carlo CHIMENTI
Ministre Délégué pour
la Navigation

Royaume du Maroc



M. Essaid AMASKANE
Ministre des Transports

République de Tunisie



M. Mondher ZENAI
Ministre des Transports.

ANNEXE I

**PROPOSITION TECHNIQUE POUR
L'ETUDE DES BESOINS EN INFRASTRUCTURES
DE TRANSPORT DES PAYS EN MEDITERRANEE
OCCIDENTALE**

PROPOSITION TECHNIQUE POUR L'ETUDE DES BESOINS EN INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DES SIX PAYS DE LA MEDITERRANEE OCCIDENTALE

--*-*-*

1 - Contexte de l'étude

La présente étude est proposée par le premier groupe de travail issu de la première réunion des Ministres des Transports de la région de la Méditerranée Occidentale, chargé de promouvoir un réseau d'infrastructure de transport adapté.

Cette première rencontre avait dans le cadre de la mission de ce groupe de travail, demandé d'établir un diagnostic de la situation actuelle en ce qui concerne les besoins en infrastructures de transport multimodaux et d'identifier les projets s'articulant avec les réseaux européens et maghrébins y compris leurs interconnexions en précisant leurs modalités de financement, de tarification et d'exploitation. La réunion a également mis en évidence les lacunes qui existent actuellement dans l'information statistique concernant les flux de trafic entre les pays concernés et la nécessité de mettre sur pied une banque de données fiables et harmonisées pour établir des modèles de trafic sur des bases satisfaisantes.

2 - Objet de l'étude :

L'objet de l'étude est d'établir un diagnostic de la situation actuelle par l'identification et le recensement des projets d'infrastructures de transport prioritaires programmés, en étude ou en cours de lancement de réalisation. Ces projets doivent s'articuler avec les réseaux européens et maghrébins y compris leurs interconnexions en précisant leurs coûts et les modalités de leur financement ainsi que les difficultés financières rencontrées pour leurs réalisations.

La proposition comporte à cet effet trois chapitres :

- 1 - L'établissement d'une banque de données.
- 2 - L'évaluation des agrégats économiques et leur projection future.
- 3 - La définition des besoins en infrastructures à caractère régional

L'année de référence pour toute l'étude sera 1993.

3 - Etablir une banque de données

Il s'agit de mettre sur pied une banque de données fiables et harmonisées pour les six pays. Pour cela, le Consultant élaborera la méthodologie qu'il jugera opportune pour la collecte, la gestion et l'exploitation de données harmonisées et fiables concernant les six pays en

associant les organismes spécialisés régionaux.

La banque de données concerne :

- Les agrégats et indicateurs économiques
- Les échanges de personnes et de marchandises
- Les infrastructures de transport
- Les prix et les tarifs appliqués dans les transports
- Les conventions et accords bilatéraux et multinationaux.

4 - Les agrégats économiques et leur projection future

L'étude sera élaborée sur la base des statistiques collectées par le consultant. Ces statistiques devront être harmonisées et complétées par d'autres sources statistiques nationales, régionales ou internationales.

Ces statistiques doivent permettre au Consultant de définir les agrégats et indicateurs économiques, concernant les six pays et des scénarios de leur évolution aux horizons 1999 et 2010.

Il doit également mettre en exergue les réformes et mesures établies par les Etats membres notamment ceux du sud pour encourager les investissements nationaux et étrangers, évaluer les résultats, et définir les axes de coopération dans ce domaine.

Le Consultant doit réfléchir par ailleurs, sur les possibilités de consolider davantage la coopération Nord-Sud dans le but de créer un espace économique euro-maghrébin basé sur le codéveloppement.

L'étude doit déboucher sur :

- 1** - Les résultats macro-économiques récents pour chaque pays (taux de croissance du PIB, du PNB et de la consommation des ménages) ainsi que leur projection aux horizons 1999 et 2010.
- 2** - La définition et l'étude de deux scénarios contrastés, celui d'une croissance économique tendancielle avec un libéralisme accru et un codéveloppement entre les deux rives de la Méditerranée dans le cadre d'une zone de libre échange et celui d'une croissance économique soutenue avec un libéralisme interne à chacune des deux régions.
- 3** - Une analyse comparative des deux scénarios permettant de définir celui qui s'approche le plus de la réalité.
- 4** - Les axes de coopérations entre les deux rives de la Méditerranée et les recommandations pour les renforcer selon les résultats du point 3.

5 - Les besoins en infrastructures

Pour la réalisation des besoins en infrastructures, le consultant établit :

- Une base statistique pour le trafic passagers en établissant les matrices de trafic pays par pays et zone par zone et les trafics par mode de transport et par relation.
- Une base statistique pour les trafics marchandises en donnant également les sources, les matrices et la structure des trafics pays par pays et zone par zone. (Les villes de plus de 50.000 habitants constituent une référence de localisation spatiale des trafics passagers et marchandises.
- Une étude de la demande globale de passagers et de marchandises et les prévisions aux horizons 1999 et 2010.
- L'état actuel des réseaux multimodaux de transport et les schémas directeurs nationaux de ces réseaux aux horizons 1999 et 2010.
- Une étude comparative entre les différents modes de transport dans le but de réduire le coût généralisé des transports.
- Les critères communs d'évaluation et de programmation,
- La liste des projets prioritaires s'articulant avec les réseaux européens et maghrébins y compris leurs interconnexions en précisant le coût, le TIR, l'efficacité sociale, les modalités de financement, de tarification et d'exploitation.
- Les difficultés rencontrées pour le financement et les propositions pour dépasser ces difficultés.
- Un schéma directeur régional qui tient compte à la fois des priorités de chaque Etat membres et des impératifs d'une intégration économique et physique régionale dans le but d'une consolidation de la coopération.

L'étude des besoins en infrastructure doit prendre en considération les conclusions des séminaires sur l'identification des corridors terrestres et sur le schéma portuaire ainsi que les études déjà réalisées par la Direction Générale VII de la Commission Européenne, l'UMA pour l'autoroute de l'Unité Maghrébine, et le train transmaghrébin le CETMO pour le Couloir France-Péninsule Ibérique-Maghreb, et l'Espagne et le Maroc pour la liaison fixe par le Détroit de Gibraltar...

ANNEXE II

**PROJETS DE TRANSPORT A PROPOSER
AU FINANCEMENT DE L'UNION EUROPEENNE
DANS LE CADRE DE LA COOPERATION
EN MEDITERRANEE OCCIDENTALE**

1. MAROC - ESPAGNE

- Liaison fixe par le
Détroit de Gibraltar 115 Millions ECU

2. MAROC

2.1 Mode Routier

- Construction de l'autoroute
Casa - El Jadida 224 Millions ECU
- Construction de l'autoroute
Casa - Settat - Marrakech 450 Millions ECU
- Construction de l'autoroute
Fès - Oujda - Frontière Algérienne
Etude 6 Millions ECU
Construction 700 Millions ECU

2.2 Mode Ferroviaire

- Doublement de la ligne
Kénitra - Fès 250 Millions ECU
- Construction de la ligne
Taourirt - Nador 230 Millions ECU

2.3 Mode Maritime

- Construction d'un nouvel port
à Tanger 240 Millions ECU

2.4 Mode Aérien

- Equipement du Contrôle Aérien 11 Millions ECU

3. TUNISIE

3.1 Mode Ferroviaire

- Renforcement, doublement et électrification de la ligne ferroviaire Tunis-Gabes
- Renforcement, doublement et électrification de la ligne ferroviaire Tunis-Gardima
- Electrification de la Banlieue Sud de Tunis

3.2 Mode Routier

- Autoroute M'saken-Gabès-Ras Jedir
- Autoroute Tunis-Bizerte
- Autoroute Tunis-Bou Salem
- Projet d'entretien routier

3.3 Mode Maritime

- Port en eau profonde
- Equipements portuaires + quais conteneurs + plateforme multimodale au port de Rades
- Centre de Formation dans les domaines des Transports

3.4 Mode Aérien

- Centre d'entretien et de la maintenance des aéronefs.

4. ALGERIE

4.1 Mode Routier

- Autoroute de l'Unité Maghrébine 3,5 Millards ECU

4.2 Mode Ferroviaire

- Rocade des Hauts Plateaux 1,2 Milliard ECU

4.3 Mode Maritime

- Projet de terminal céréalier 109 Millions ECU
- Construction d'un terminal pour minerais de fer et charbon 190 Millions ECU

4.4 Mode Aérien

- Etude d'un plan de développement de l'Aviation Civile

4.5 Mode Urbain

- Métro d'Alger 1,0 Milliard ECU