

Groupe des ministres de transport
de la Méditerranée Occidentale



V Semaine Méditerranéenne des Leaders Économiques UFM OPEN DAYS

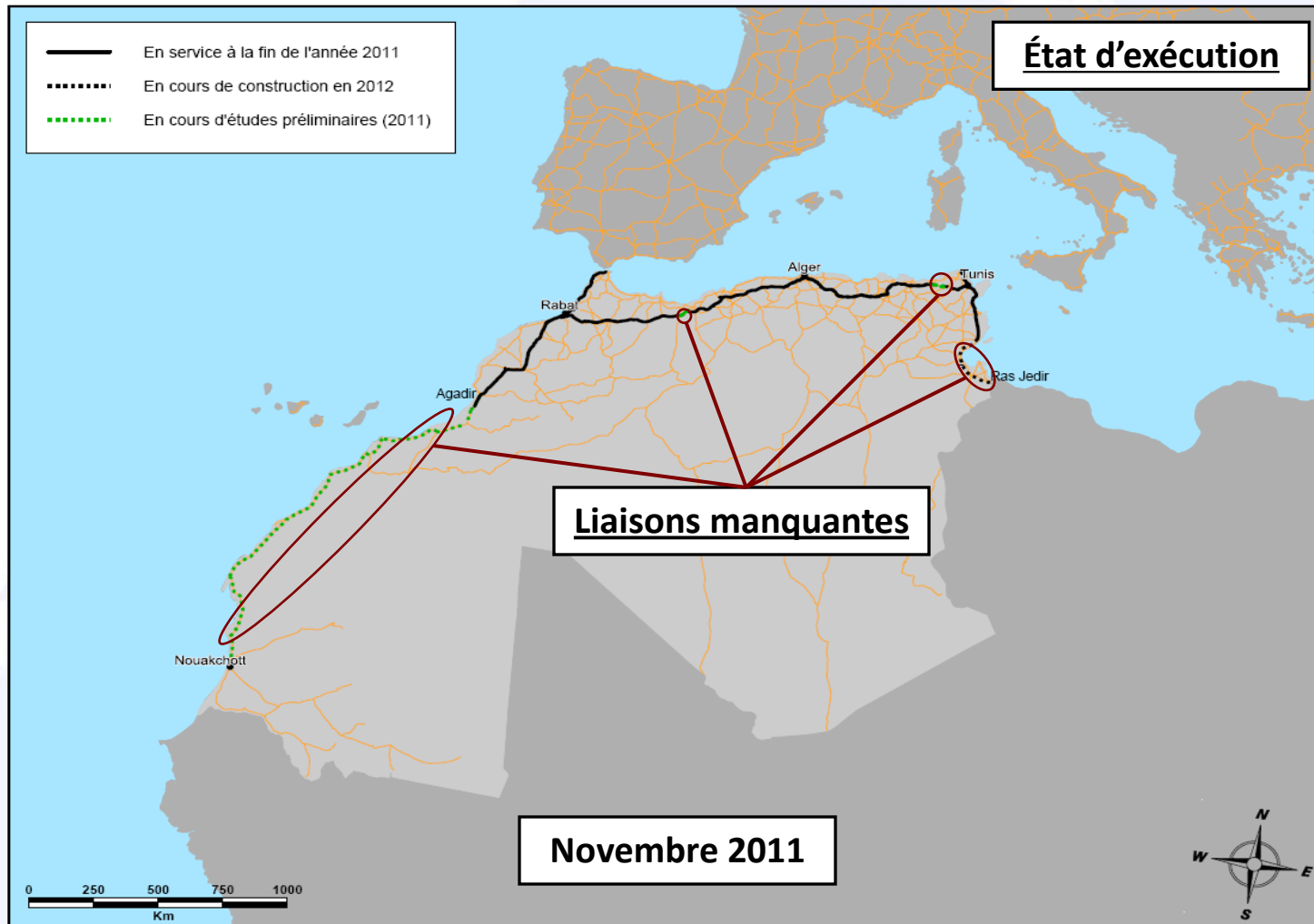
Barcelone, le 23 novembre 2011

Le GTMO 5+5 et l'UpM: une coopération nécessaire sous forme de projets d'infrastructures concrets

LES PROJETS PRIORITAIRES D'INFRASTRUCTURES DU GTMO 5+5

1. COMPLÉTER L'AXE AUTOROUTIER TRANSMAGHRÉBIN
2. COMPLÉTER L'AXE FERROVIAIRE TRANSMAGHRÉBIN À HAUTES PRESTATIONS
3. MISE EN PLACE DU RÉSEAU MAGHRÉBIN DE VTS CÔTIERS POUR L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ MARITIME

1. COMPLÉTER L'AXE AUTOROUTIER TRANSMAGHRÉBIN



1. COMPLÉTER L'AXE AUTOROUTIER TRANSMAGHRÉBIN

	Section d'autoroute	Longueur en service ou en construction en 2012 (km)	Longueur à construire (km)
Algérie	Frontière est – Frontière ouest	1 247	-
Maroc	Tanger Med – Tanger – Rabat	277	-
	Rabat – Agadir (avec contournements)	589	-
	Agadir – Frontière sud	-	À définir
	Rabat – Oujda	487	-
	Oujda – Frontière est	-	22
	Total	1 353	22 plus la connexion frontière sud
Tunisie	Frontière ouest – Bousalem	-	80
	Bousalem – Oued Zarga	53	-
	Oued Zarga – Tunis	67	-
	Bizerte – Tunis	53	-
	Tunis – Sfax	239	-
	Sfax – Gabès	152	-
	Gabès- Médenine	90	-
	Médenine- Ras Jedir (frontière est)	91	-
	Total	745	80
Longueur totale pour les 3 pays		3 345	102
Longueur totale en pourcentage		97%	3%

Liaisons manquantes

La proposition de coopération entre le GTMO 5+5 et le Secrétariat de l'UpM est focalisé sur la promotion de la finalisation de la **partie centrale de l'axe autoroutier transmaghrebain** (à être labélisé comme projet UpM), qui sera concrétisé par l'aide à l'exécution des liaisons manquantes, notamment les **projets transfrontaliers du Maghreb central**:

- Oujda (Maroc) – frontière algérienne
- Bou Salem (Tunisie) – frontière algérienne

- En Mauritanie le corridor qui fait partie de l'axe transmaghrebain est goudronné sur certains tronçons seulement, par exemple de Nouakchott à la frontière sud qui est une route conventionnelle à chaussée unique.

1. COMPLÉTER L'AXE AUTOROUTIER TRANSMAGHRÉBIN

Besoins de financement pour les projets manquants

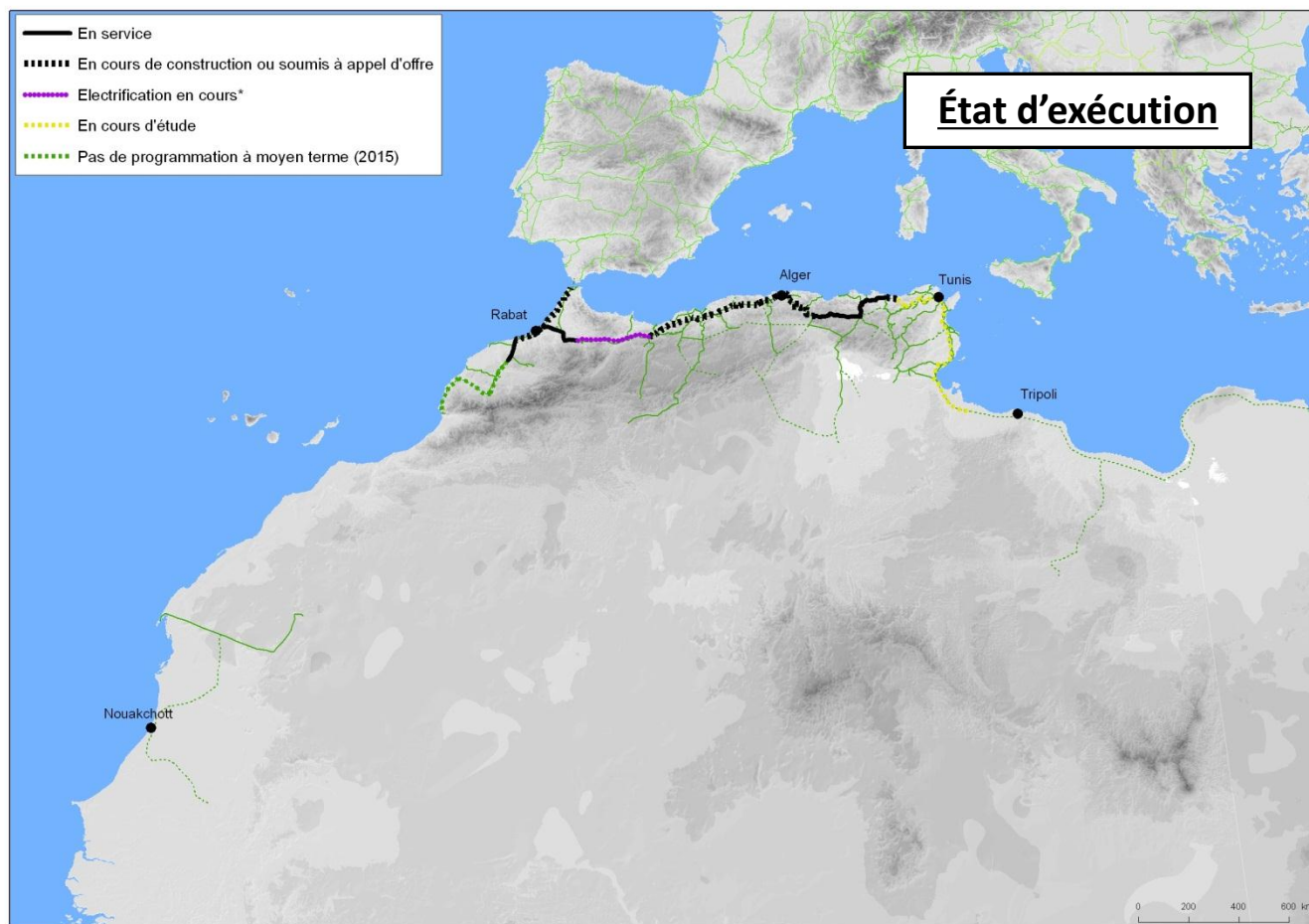
Maroc		Longueur	Coût approximatif
Oujda	Frontière est	22 km	70M €

Tunisie		Longueur	Coût approximatif
Frontière ouest	Bou Salem	80 km	600M €

Les sources de financement pour la construction de l'autoroute maghrébine ont été et sont principalement les budgets de chaque état. Dans le cas algérien, le financement a été couvert à 100 % par le budget de l'État. Par contre, le Maroc et la Tunisie ont dû demander des aides aux bailleurs de fonds internationaux.

En ce qui concerne l'exploitation de l'axe, les trois pays ont estimé que la concession est la meilleure des options possibles.

2. COMPLÉTER L'AXE FERROVIAIRE TRANSMAGHRÉBIN À HAUTES PRESTATIONS



* À moyen terme (2015) il manquera le doublement de la voie

2. COMPLÉTER L'AXE FERROVIAIRE TRANSMAGHRÉBIN À HAUTES PRESTATIONS

Liaisons manquantes (de Marrakech à Ras Jedir)

	Section ferroviaire	Longueur construite ou en construction en 2015 (km)	Longueur à construire après 2015 (km)
Algérie	Frontière est – frontière ouest	1.082	-
Maroc	Tanger – Marrakech	546	-
	Kenitra - Fès	178	-
	Fès – Oujda*	-	325
	Oujda – frontière est	-	32
	TOTAL	724	357
Tunisie	Frontière ouest – Tunis	-	180
	Bizerte – Gabès	-	440
	Gabès – Ras Jedir	-	180
	TOTAL	-	800

* En 2015, il manquera le dédoublement de la voie (l'électrification sera déjà achevée)

- Le réseau ferroviaire mauritanien est composé d'une ligne de chemin de fer à voie unique et à écartement standard, consacrée principalement au transport des minerais.

La proposition de coopération entre le GTMO 5+5 et le Secrétariat de l'UpM est focalisé sur la promotion de la finalisation de cet partie de l'axe ferroviaire transmagnhrébin (à être labélisé comme projet UpM), qui sera concrétisé par l'aide à l'exécution des liaisons manquantes, notamment **les projets transfrontaliers du Maghreb central:**

- **Dédoublément de voie Fès – Oujda (Maroc)**
- **Oujda (Maroc) – frontière algérienne**
- **Développement du réseau tunisien avec mise à niveau et nouveaux tronçons à hautes prestations**

3. MISE EN PLACE DU RÉSEAU MAGHRÉBIN DE VTS CÔTIERS POUR L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ MARITIME

Services d'aide au trafic maritime

Outil d'aide à la navigation qui contribue à améliorer la sécurité et l'efficacité maritimes, la protection du milieu marin et des rivages adjacents contre de possibles effets adverses, et à protéger la vie humaine en mer.

Le VTS classique fonctionne dans un réseau plus ou moins vaste de radars, un système de télévision en circuit fermé (CCTV), un système de radiotéléphonie (VHF) et un système d'identification automatique permettant de surveiller les navires.

3. MISE EN PLACE DU RÉSEAU MAGHRÉBIN DE VTS CÔTIERS POUR L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ MARITIME

État actuel des VTS au Maghreb

- L'Algérie a annoncé la mise en marche du projet d'implantation d'un VTS système intégré de gestion de la sûreté et de la sécurité maritimes et portuaires et d'échange de données informatisées (VTMIS), avec une couverture totale de sa côte. Il comporte 1 centre national (à Alger), 3 centres régionaux (Alger, Oran et Annaba) et 11 centres de surveillance des ports. Les ports algériens actuellement équipés de VTS sont Alger, Arzew et Skikda.
- Au Maroc, le détroit de Gibraltar est la seule région qui possède un VTS sophistiqué qui a été installé lors de la mise en service du port Tanger Med (couverture de cette côte et portuaire). Le nouveau centre se compose de trois stations : la station principale, située à Ras Parort (à 15 km de Tanger) ; la station distante de Ras Cires (située dans le port Tanger-Med) et la station intermédiaire servant de relai aux deux précédentes. Les autres ports marocains disposant du VTS sont Casablanca, Jorf Lasfar et Mohammedia.
- En Tunisie, les ports de Goulette-Radès, Bizerte, Sfax, Gabès et Sousse disposent actuellement de VTS.
- La Mauritanie n'a pas de VTS.

3. MISE EN PLACE DU RÉSEAU MAGHRÉBIN DE VTS CÔTIERS POUR L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ MARITIME

Les pays du GTMO 5+5 considèrent intéressant de créer un réseau VTS qui couvre toute la côte de la région (intégrant les pays européens).

Ce projet serait composé de deux volets:

- La coordination entre systèmes existants de VTS portuaires et de VTS côtiers (sous forme de réseau),
- La mise en place de systèmes -principalement VTS côtiers- là où ils manquent.

Merci de votre attention

**Secrétariat technique du GTMO 5+5
CETMO**

cetmo@cetmo.org
www.cetmo.org