
NOTES ET DOCUMENTS

LE SECTEUR DES TRANSPORTS AU MAGHREB

Mohamed BENLAHCEN TLEMÇANI

Maître de Conférences en Sciences Economiques au Département Gestion Logistique
et Transports-IUT de Perpignan, Chercheur au LEREP-Université de Toulouse I.

Les réseaux des transports au Maghreb comparés à la situation générale du continent africain sont relativement développés. Dans les trois pays du Maghreb central (Maroc, Algérie, Tunisie), les infrastructures de transport sont, pour l'essentiel, un héritage de la colonisation qui a laissé un réseau relativement étoffé. En revanche, pour la Mauritanie et la Libye, le legs colonial a été des plus médiocres. Un effort important a été entrepris depuis l'indépendance de ces pays pour développer le secteur des transports dans la mesure des disponibilités financières, avec des réalisations nettement plus significatives en Libye.

Par contre, si l'on compare le réseau des transports au Maghreb à celui dont se sont dotés les pays nouvellement industrialisés d'Asie (Corée du sud, Taiwan ou Singapour), il se révèle insuffisant. Pour les principaux réseaux, la densité générale est faible¹, soit 1 km de routes goudronnées pour 84 km et 1 km² de rail pour 685 km². En grandeurs relatives, le maillage le plus lâche se trouve en Mauritanie et le plus serré en Tunisie. Il faut signaler que ce sont les régions sahariennes et montagneuses (surtout au Maroc) qui connaissent la plus faible densité de voies de communication.

Généralement, la majorité des grands axes sont dirigés vers les grands

¹ Cf. Mohsen Toumi, "Des développements égo-centrés au développement solidaire", in *"Maghreb les années de transition"*, travaux de recherche de l'IFRI, ed. Masson, 1990.

centres côtiers selon des orientations prédominantes : nord-est, sud-ouest en Mauritanie; est-ouest au Maroc; sud-nord en Algérie; ouest-est en Tunisie; sud-nord et ouest-est en Libye. Concernant les grands axes inter-Etats, ils sont tous cantonnés au nord, qu'il s'agisse de la route Benghazi-Rabat ou du chemin de fer Tunis-Rabat (cf. Carte n°1). On observe le même phénomène pour les lignes aériennes qui desservent uniquement les capitales maghrébines. Il n'existe aucune liaison aérienne interrégionale au Maghreb. Pour aller de Marrakech à Oran, par exemple, le trajet comprend deux changements d'avion, à Casablanca et à Alger. Les infrastructures actuelles des transports au Maghreb reproduisent encore le schéma structurel des axes économiques coloniaux, destinés prioritairement à l'exportation des produits primaires et à l'importation de biens manufacturés. Même les infrastructures développées depuis les indépendances, comme les gazoducs et les oléoducs algériens, ou le chemin de fer minier Zouérate-Nouadhibou en Mauritanie, renforcent cette logique ancienne des échanges entre le Sud et le Nord.

Le Maghreb va-t-il continuer à reproduire éternellement un schéma symbole du strict partage des tâches de la division internationale du travail ? Au moment où beaucoup s'interrogent sur les domaines de complémentarité, c'est probablement dans le domaine des transports, eu égard à la diversité des politiques et des processus engagés par les différents pays du Maghreb que les bénéfices d'une intégration maghrébine se feront sentir. S'interroger sur l'éventualité d'une logique commune en matière de transport peut paraître prématuré au moment où, par exemple, le niveau des échanges commerciaux entre les pays maghrébins est très faible.

Notre conviction est, qu'au delà des visions nationalistes étroites, il faudra faire face aux défis que les maghrébins auront à surmonter dans les années à venir. Il est certain que sans développement de logistiques communes, sans infrastructures de transports, d'énergie et de télécommunications, il n'y a pas plus d'aménagement possible de la région du Maghreb qu'il n'y a d'aménagement de quelque territoire que ce soit.

La présente réflexion part d'une analyse des différents modes de transport au Maghreb (I), et s'interroge ensuite sur les tendances d'évolution probable et les perspectives de développement du secteur des transports au Maghreb dans une optique d'intégration et de coopération entre les différents partenaires maghrébins (II).

1. ANALYSE DES MODES DE TRANSPORT AU MAGHREB

L'analyse exhaustive des différentes formes de transport nous a permis de relever la prééminence du transport routier sur les autres modes dans l'ensemble du Maghreb. Ainsi, nous allons commencer en premier lieu par analyser ce mode de transport, pour aborder ensuite les trois autres, c'est à dire les modes maritime, aérien et ferroviaire.

1.1. Le transport routier

Le Maghreb est la seule région traversée par une grande transversale (Benghazi-Marrakech) qui relie quatre pays et c'est aussi au Maghreb que se situe la plus longue verticale, la Transaharienne. Les cinq pays de l'U.M.A sont traversés par 272.594 km de routes. Le Maroc possède 59.452 km de routes, dont 29.141 revêtues, l'Algérie plus de 130.000 km, dont 86.000 goudronnées, la Tunisie 29.075 km dont 19.685 revêtues, la Mauritanie 7.534 km dont 1.786 revêtues et la Libye 46.533 km dont 16.033 bitumées.

Tableau 1 : Transport routier au Maghreb

	Algérie	Maroc	Tunisie	Libye	Mauritanie
-Routes bitumées (en km)	86.000	29.141	19.685	16.033	1.786
-Routes non bitumées (en km)	44.000	30.311	9.390	30.500	5.748
Total	130.000	59.452	29.075	46.533	7.534

Sources : - Touria Zhiri-Oualalou, "La question du transport au Maghreb", in actes de la journée d'études de l'Association des Economistes Marocains, "Abderrahim Bouabid, et la question économique", Mohammédia, 31 janvier 1993.

- Nadir A. Benmatti, "L'aménagement du territoire au Maghreb, quelle démarche commune pour l'avenir ? ", Revue Marocaine d'Economie et de Droit Comparé, n° 19-1993, Université Cadi Ayyad-Marrakech.

C'est au niveau du réseau routier que les plus grands efforts ont été faits pendant la période coloniale. Après leur indépendance les pays du Maghreb n'ont pas remis en cause cet héritage : ils ont maintenu et renforcé ce patrimoine existant. Le réseau routier primaire maghrébin est particulièrement dense autour des ports dont il assure la liaison avec les centres intérieurs du pays et pour lesquels il représente un débouché maritime. Les réseaux secondaires et tertiaires relient entre eux les mailles du réseau principal et englobent les principaux centres agricoles et miniers, ainsi que les grands marchés aux voies principales.

L'analyse de l'organisation du transport routier dans chacun des pays du Maghreb révèle des similitudes, mais également des différences notables.

En Algérie, le transport routier a depuis l'indépendance été l'objet d'un intérêt spécial en raison de l'étendue considérable du territoire, de la forte mobilité de la population et de l'importance des échanges commerciaux entre les régions

économiques du pays. Les plans de développement lancés depuis 1967 ont réservé à ce secteur une place particulière, sous l'égide de sociétés nationales contrôlées par l'Etat : la Société Nationale des Transports Routiers

Carte 1 : Les infrastructures des Transports au Maghreb

(S.N.T.R) pour le transport de marchandises et cinq entreprises de transport des voyageurs, issues de la restructuration en 1983 de la Société Nationale de Transport des Voyageurs (S.N.T.V).

Le transport routier de marchandises est l'un des plus usités. La S.N.T.R créée en 1967 est le principal opérateur de transport de marchandises à côté des sociétés de wilayas et privées. Les entreprises locales de transport public interviennent, dans les limites de la wilaya dont elles relèvent et pour la satisfaction des besoins des transports de celles-ci. Premier transporteur public par route, la S.N.T.R utilise une gamme diversifiée de véhicules routiers tous terrains d'une capacité de 20 à 400 tonnes, elle assure les transports spéciaux de masse indivisible ainsi que le transport des flux revêtant un intérêt stratégique pour le fonctionnement de l'économie. Dans le domaine des transports internationaux, la S.N.T.R réalise, à titre ponctuel, des transports de produits de première nécessité destinées aux pays africains. Elle développe également une activité de transport en direction des pays du Maghreb.

En 1983, avec la restructuration de la S.N.T.V, on voit apparaître cinq sociétés nationales de transport des voyageurs : Transport de Voyageurs du Centre pour Alger et sa région (T.V.C), Transport de Voyageurs de l'Est pour Constantine et sa région (T.V.E), Transport de Voyageurs de l'Ouest pour Oran et sa région (T.V.O), Transport de Voyageurs du Sud-Est pour la région de Ouargla, Ghardaïa, Djelfa et Tamanrasset (T.V.S.E), Transport de Voyageurs du Sud-Ouest pour la région de Béchar, Adrar et Tindouf (T.V.S.O).

Les cinq entreprises assurent trois catégories de prestations de services : les services du ramassage urbain et suburbain, interurbain et grandes lignes; les services des transports des travailleurs et étudiants; les services locations. Elles possèdent un parc de plus de 3.000 véhicules et ont transportés en 1993 près de 190 millions de passagers².

Les entreprises de transport de voyageurs créées par les collectivités locales assurent les liaisons d'intérêt local, reliant entre elles les communes et les localités à l'intérieur d'une même daïra. Il en va de même pour les entreprises privées.

Ce partage géographique des tâches entre sociétés d'Etat existe également en Libye où deux entreprises publiques contrôlent le transport routier de voyageurs et de marchandises :

² Cf. Statistiques du Ministère des Transports, Alger.

- la Société Libyenne des Transports Rapides (S.B.T.R), longtemps en situation de monopole, réserve actuellement son trafic dans la zone nord ;

- une société nouvellement créée sous l'impulsion et avec les capitaux de la Société Nationale d'Investissement s'est, quant à elle, spécialisée dans la zone sud du pays.

En Tunisie, bien qu'aucun texte ne réserve expressément l'activité de transport routier aux seules sociétés d'Etat, les faits ont tendu vers cela. Dès le lendemain de l'indépendance, treize sociétés de transport sont nées, appartenant chacune à l'un des treize Governorats du pays et ayant pour mission d'effectuer aussi bien du transport de personnes que de marchandises. Elles assurent, conjointement avec la Société des Chemins de Fer, la Société Nationale de Transport et la Société Nationale de Transport Rural et Interurbain, ainsi qu'avec la Société de Transport de Marchandises, l'ensemble des trafics routiers en Tunisie.

Le Maroc est le seul pays du Maghreb où le transport routier est depuis toujours du domaine du privé. Certes, une entreprise publique intervient dans le secteur, la Compagnie des Transports au Maroc/Lignes Nationales (C.T.M/L.N), mais elle est en situation concurrentielle et n'est que l'une des 2.241 entreprises qui agissent dans ce secteur. Bien qu'elle soit, avec ses 150 autocars, la plus grande de ces sociétés (les autres sont, dans leur grande majorité artisanales, mettant en œuvre en moyenne entre 1 et 5 véhicules chacune), elle n'assure cependant que 8 à 10 % de l'ensemble du trafic des autocars³. Il faut signaler qu'en 1984, dans un but d'efficacité et de rationalisation, le gouvernement marocain avait procédé à la restructuration de la C.T.M/ L.N. Elle a été mise en vente le 5 mai 1993, la participation publique de 96,06 % détenue par le Trésor, l'Office National de Chemins de Fer (ONCF) et la Caisse de Dépôts et de Gestion (CDG) a fait l'objet d'une convention de cession d'actions : 35 % sous forme d'une attribution directe pour la formation du groupe actionnaire de référence; 40 % seront cédées par la voie de la bourse et destinées au grand public; 5,06 % seront réservées aux salariés de l'entreprise et 16 % continueront d'être détenues provisoirement par l'Etat⁴.

Si, de tous temps, le secteur privé est dominant dans le transport interurbain au Maroc, cela n'était pas le cas en matière de transport urbain. Ce secteur est resté, jusqu'à 1985, la chasse gardée des régies de transport dépendant des collectivités

³ Cf. Touria Zhiri-Oualalou, "La question du Transport au Maghreb", op.cit.

⁴ Cf. "Le bilan des premières opérations de privatisation au Maroc", in "*Vues Economiques*", revue semestrielle du CPM, n°3, 1993, Casablanca.

locales⁵.

Depuis cette date, face à la détérioration croissante de la situation financière des transports en commun, dont Casablanca et Rabat plus que d'autres essayaient le contrecoup, l'Etat décida de les libéraliser en y admettant des exploitants du secteur privé.

En permettant à l'entreprise privée de pénétrer dans le secteur des transports urbains, l'Etat visait la segmentation du marché, c'est-à-dire cantonner le secteur privé dans les déplacements dits de "*première classe*", dans des autobus plus petits et placés sous l'interdiction pour les passagers de s'y tenir debout. En échange de ce service à valeur ajoutée, les entrepreneurs ont eu le droit d'exiger le double du tarif normal, étant entendu que ce tarif serait révisé tous les ans selon une formule prédéterminée.

Pour conclure sur le transport routier, il convient de mentionner le rôle que joue les taxis dans le transport interurbain au Maghreb. En effet, les taxis non seulement secondent l'action des autocars entre les grandes villes, mais leur action est des plus significatives pour les déplacements entre les petites villes et les souks. Ils ont une certaine capacité et adaptabilité à utiliser les routes tertiaires, reliant entre eux les petits centres, les petits villages et les souks.

1.2. Les modes maritime, aérien et ferroviaire

Avec vingt-deux grands ports dont huit répondant aux normes des grandes escales internationales et sept minéraliers en phase d'expansion, le Maghreb est, de loin, le littoral africain le mieux équipé. Si la mer joue un rôle important dans le transport des marchandises (hydrocarbures, produits chimiques, produits miniers,...etc), elle ne joue quasiment aucun rôle dans les mouvements de personnes, que ce soit à l'intérieur de chacun des pays du Maghreb ou entre ceux-ci. En Algérie, pendant les périodes de fête, la mer est mise à contribution pour seconder la route et le rail afin d'assurer les déplacements des voyageurs entre Oran et Annaba. Enfin, il faut signaler que le transport maritime est souvent utilisé dans les déplacements des travailleurs immigrés entre l'Europe et le Maghreb.

Dans le transport aérien avec vingt-quatre aéroports internationaux, ainsi que de nombreux aéroports nationaux, l'ensemble maghrébin est parmi les mieux desservis avec l'Afrique de l'Ouest, le golfe de Guinée et l'Afrique du Sud.

⁵ Cf. Brahim Rachidi, "L'impact de la privatisation sur le secteur des transports urbains collectif au Maroc", *Revue Marocaine de Droit et d'Economie de Développement*, n°19, 1989.

L'infrastructure portuaire est très développée dans les trois pays du Maghreb central (Algérie, Maroc, Tunisie) qui assurent un trafic annuel moyen de 4 millions de voyageurs dans chacun de ces pays.

Au Maroc et en Tunisie les passagers des lignes aériennes orientent leur demande moins volontiers vers les lignes intérieures que vers les lignes internationales. En effet, dans ces deux pays, 10 à 12 % du trafic aérien total est réservé aux déplacements locaux. Par contre en Algérie, Air Algérie consacre plus de 50 % de son activité aux déplacements intérieurs de populations⁶.

Tableau 2 : Le transport maritime au Maghreb, trafics et infrastructures (en 1991)

	Algérie	Maroc	Tunisie	Libye	Mauritane
- Ports principaux	6	5	5	4	2
- Trafic de marchandises (en 10 ³ tonnes)	86 860	50 351	16 113	53 081	10 956
- Trafic passagers (en 10 ³ personnes)	279	1 115	309	128	-

Tableau 3 : Le transport aérien au Maghreb, trafics et infrastructures (en 1991)

	Algérie	Maroc	Tunisie	Libye	Mauritane
- Aéroports internationaux	4	11	5	2	2
- Trafic de marchandises (en 10 ³ tonnes)	32,5	45	28	-	-
- Trafic passagers (en 10 ³ personnes)	3 780	7 470	3 762	-	-

Sources : - Mohsen Toumi.op.cit

⁶ Cf. "Guide Economique et Social", ANEP, Alger, 1991.

- ANEP, "Guide Economique et Social", Alger-1991
- Zakya Daoud, "Chronique Tunisie", Annuaire de l'Afrique du Nord, tome XXX, 1991.
- Nadir.A. Benmatti.op.cit.

La nature différente des économies marocaine et tunisienne, ouvertes sur l'extérieur, au tourisme notamment, et algérienne, encore introvertie, explique en grande partie ce phénomène. Dans le même sens, l'étendue importante du territoire algérien, ainsi que les subventions du prix du transport aérien surtout sur les lignes du sud, soutenues par la disponibilité du carburant bon marché, stimulent le transport aérien intérieur.

On observe pratiquement le même phénomène en Libye où le transport aérien est également subventionné. Ce mode de transport est extrêmement attractif pour les déplacements intérieurs de la population, dont le revenu per capita est, par ailleurs, le plus élevé du Maghreb. En effet, en plus des aéroports internationaux de Tripoli et Benghazi, on trouve six plates-formes ouvertes à la circulation locale.

Enfin, pour la Mauritanie, le transport aérien joue un rôle pour le moins modeste dans le déplacement intérieur des populations.

En définitive, quelle que soit la part relative des lignes domestiques dans le transport aérien de chacun des pays maghrébins, elles n'interviennent en fait que très faiblement dans l'ensemble des transports intérieurs des pays concernés, à hauteur de 6 à 7 % en Algérie et de 1 à 2 % au Maroc et en Tunisie. Le transport aérien intérieur a donc un très faible impact sur les populations maghrébines.

Au niveau du réseau ferroviaire, les connexions entre la Tunisie, l'Algérie et le Maroc offrent un maillage assez dense, moins dense, certes, que le réseau de l'Afrique du Sud, mais ayant l'avantage de relier trois pays. Cette situation n'a d'équivalent que sur la côte sud-est du continent. Epine dorsale du chemin de fer maghrébin, une grande voie de liaison ferroviaire unit le Maroc, l'Algérie et la Tunisie sur près de 3 000 km entre Gabès et Marrakech. De cette voie principale se détachent des embranchements miniers ou se greffent des antennes vers les ports.

Le Maghreb dispose de 8 798 km de voies ferrées, 3 740 km en Algérie, 2 475 en Tunisie, 1 893 au Maroc et 690 en Mauritanie, dont la gestion est confiée, dans les quatre pays, à des sociétés nationales.

Totalement inexistantes en Libye, les réseaux ferrés des quatre autres pays de l'UMA ont été construits durant la colonisation. Leur vocation est essentiellement

minière (ainsi, le chemin de fer Mauritanien, long de 690 km, reliant Zouérate au port de Nouadhibou, consacre l'essentiel de son activité à l'évacuation du minerai de fer de la mine de F'Dérick), d'où leur polarisation autour des ports d'une part et leur faible participation relative au transport terrestre de voyageurs d'autre part. En effet, le transport ferroviaire occupe 17 % du transport terrestre de personnes en Algérie, 12 à 15 % en Tunisie et 9 à 10 % au Maroc.

En 1989, dans le cadre de l'UMA, un accord a été signé entre le Maroc, l'Algérie et la Tunisie pour l'établissement de liaisons effectives entre les trois capitales de ces pays. Depuis, les mouvements intermaghrébins de personnes par chemin de fer connaissent un développement important.

**Tableau 4 : Le réseau ferroviaire au Maghreb, trafics et infrastructures
(en 1991)**

	Algérie	Maroc	Tunisie	Libye	Mauritane
- Voies normales (en km)	2 640	1 893	501	-	690
- Voies étroites (en km)	1 100	-	1 974	-	-
- Total	3 740	1 893	2 475	-	690
- Trafic de marchandises (en 10 ³ tonnes)	12 357	28 392	9 900	-	7 600
- Trafic passagers (en 10 ³ personnes)	53 664	24 775	28 400	-	-

Sources : - Mohsen Toumi.op.cit
 - ANEP, "Guide Economique et Social", Alger-1991
 - Zakya Daoud, "Chronique Tunisie", Annuaire de l'Afrique du Nord, tome XXX, 1991.
 - Nadir.A. Benmatti.op.cit.

2. ÉVOLUTION PROBABLE DU SECTEUR DES TRANSPORTS AU MAGHREB

L'analyse des perspectives d'évolution du secteur des transports au Maghreb laisse apparaître deux tendances prédominantes :

- Il s'agit tout d'abord du "*désengagement*" progressif de l'Etat, permettant ainsi à l'économie de marché de gérer dans la plus grande liberté le secteur des transports. En effet, tout indique que les politiques d'ajustement structurel mises en œuvre pour permettre l'élargissement du champ de l'économie du marché⁷ devront se traduire, au niveau du secteur des transports par une libéralisation du système. Cette tendance concerne avant tout le Maroc et la Tunisie. En Algérie, le processus de libéralisation en matière de transport fait lentement son chemin. En revanche la Libye n'est pas encore concernée par ce vent de libéralisation qui souffle sur le Maghreb, où l'Etat reste le seul acteur présent dans le secteur des transports.

⁷ Cf. M. Benlahcen Tlemçani, "Endettement et restructurations économiques et financières au Maghreb", *Revue Française d'Economie*, été 1991.

- Il s'agit en second lieu de la mise en place de projets de coopération entre les différents partenaires maghrébins, en matière de transport routier, ferroviaire et maritime, qui donnent une dimension nouvelle au secteur des transports à l'échelle de la région et qui constituent les premiers exemples concrets dans l'édification d'une politique d'intégration maghrébine.

2.1. Une tendance prédominante à la libéralisation

Au Maroc, si le transport routier échappe au contrôle de l'Etat (à l'exception de C.T.M/L.N qui fait partie des entreprises privatisables), les autres modes de transport restent encore sous la domination d'entreprises publiques⁸ : Transport aérien avec Royal Air Maroc (R.A.M), transport maritime avec la Compagnie Marocaine de Navigation (COMANAV) et le transport ferroviaire avec l'Office National de Chemin de Fer (ONCF). Ces trois entreprises ne sont pas concernées par le processus de privatisation en cours. Cependant en raison des résultats financiers négatifs de l'ONCF, l'Etat envisage sérieusement de se retirer de nombreux services de l'exploitation ferroviaire (lavage et nettoyage des wagons et gares, la restauration, l'hôtellerie...etc).

Pour le moment, La privatisation concerne essentiellement le secteur des transports urbains, même si l'Etat continue à exercer un certain contrôle par son intervention au niveau de l'octroi des agréments de transports et de la fixation des tarifs. Actuellement, plusieurs autobus privés sillonnent déjà les rues de Rabat et de Casablanca s'arrogeant ainsi le tiers du marché.

On constate le même phénomène en Tunisie où la privatisation semble concerner, tout d'abord, le secteur des transports urbains⁹. On a observé l'octroi par les pouvoirs publics d'un agrément, pour une durée de 7 ans, à une société privée de transport urbain dans la ville de Tunis. Cette société sélectionnée sur appel d'offres, a commencé à fonctionner sur la base du paiement d'une redevance (le principe de cette redevance est désormais posé et est destiné à être généralisé dans l'avenir et étendu au transport interurbain). Cette nouvelle pratique se fonde sur la loi organique des transports de 1985, laquelle démonopolise l'Etat, au niveau national, comme au niveau régional en matière de transport, permettant ainsi au capital privé d'y intervenir.

⁸ Cf. M. Benlahcen Tlemçani, "Les risques de la privatisation du secteur public au Maroc", *Economie et Humanisme*, n° 313, mai-juin 1990.

⁹ Cf. Hassine Trade, "La privatisation en Tunisie : un premier bilan", in *"L'Economiste Maghrébin"*, n° 53, 1992.

Concrètement, l'Etat Tunisien arrêterait tout investissement d'extension dans le secteur. Son action se limiterait en matière d'investissement, au renouvellement des équipements existants, sur la seule base de l'autofinancement.

Les orientations du 8^{ème} plan quinquennal (1991-1996) renforcent cette

tendance¹⁰. En effet, les pouvoirs publics, pour préparer les conditions de la privatisation, ont entrepris des politiques d'assainissement / restructuration des 13 sociétés régionales. Ainsi, chacune de ces sociétés a été scindée en deux.

L'activité de transport de marchandises, jugée plus commerciale, et donc par conséquent facilement privatisable, a été détachée de celle de transport de personnes dont le fonctionnement répond traditionnellement à une logique sociale.

Cette libéralisation ne touche, pour le moment que partiellement le domaine de la tarification qui reste de la compétence de l'Etat. Les entreprises de transport ont par contre le droit de faire des propositions de tarifs, lesquels doivent être, en dernière instance, homologués par l'autorité administrative compétente.

Malgré la prédominance de l'économie administrée en Algérie, paradoxalement, le processus de libéralisation dans le secteur des transports semble être plus avancé qu'en Tunisie. Ainsi, en 1987, les textes de base de 1967 ont été modifiés pour permettre au privé de pénétrer dans le secteur du transport routier. En 1988, le texte de 1967 a été aboli, mettant fin au monopole de l'Etat en matière de transport. Une nouvelle loi a été adoptée autorisant les entreprises privées à acquérir des véhicules aussi bien sur le marché national que par le recours à l'importation.

Avec la promulgation de cette nouvelle loi, le transport routier a connu un véritable rush, plus d'un millier de demandes d'agrèments ayant été déposées. Progressivement, une véritable économie mixte est entrain de s'installer dans ce secteur. En effet, si le parc total est constitué actuellement de quelques 12 500 véhicules, dont 7 500 effectivement en circulation (transport de voyageurs), parmi ces derniers 2.800 appartiennent aux cinq entreprises publiques de transport de voyageurs, 2 700 à celles dépendantes des collectivités locales et 2 000 aux opérateurs privés.

2.2. Des projets concrets de coopération

Le traité de Marrakech instituant l'UMA répond à l'espoir de promouvoir un développement commun et intégré des cinq composantes de l'union. Cet espoir est largement nourri particulièrement dans le domaine des transports.

En effet, le branchement des réseaux de transport constitue un préalable à la

¹⁰ Cf. Mohamed Midoune, "La privatisation des entreprises publiques : le cas de la Tunisie", *"Revue Marocaine des Finances Publiques et d'Economie"*, n° 6, 1990.

coopération inter-régionale.

Malgré certaines contingences politiques, un pas a été déjà franchi dans l'édification de cette coopération. Parmi les réalisations concrètes il y a à citer la création d'une ligne de chemin de fer transmaghrébine Tunis-Alger-Rabat; le projet d'autoroute Rabat-Le Caire et la création d'une société maritime mixte algéro-libyenne.

Sur le plan de la coopération ferroviaire, avec l'institution de l'UMA un accord a été conclu entre le Maroc, l'Algérie et la Tunisie pour l'établissement d'une ligne de chemin de fer transmaghrébine Tunis-Alger-Rabat. Depuis, les déplacements intermaghrébins de personnes par chemin de fer enregistrent un développement important. Durant la seule année 1990, 81 034 voyageurs ont empruntés la voie ferrée pour leurs déplacements à l'intérieur du Maghreb, dans le sens Maroc-Algérie-Tunisie, pendant qu'on dénombrait 71 591 dans le sens contraire¹¹. Les mouvements enregistrés durant les quatre dernières années révèlent une progression très importante des échanges de personnes par rail dans l'axe Casablanca-Tunis.

Au niveau du transport routier, les grandes compagnies publiques de transport au Maghreb, notamment la C.T.M/L.N. et ses homologues algériens, tunisiens et libyens se sont concertées à l'occasion de réunions interministérielles intermaghrébines en vue de coordonner et organiser, de façon concertée¹², le transport intermaghrébin de voyageurs. Ces concertations ont débouché sur l'établissement de véritables réseaux de transport entre les différents pays, les sociétés concernées ont même convenu des tracés des lignes, du nombre des liaisons hebdomadaires à établir et des tarifs à pratiquer. L'application effective de ce programme attend l'accord de l'administration de tutelle.

Par ailleurs, dans le cadre de la décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique (1991-2000), le conseil des ministres des travaux publics de l'UMA a programmé en 1988 une autoroute transmaghrébine Rabat-Le Caire. Du 26 au 28 novembre 1992 s'est tenue à Fès

¹¹ Cf. Touria Zhiri Oualalou, *op.cit.*

¹² Les transports tunisiens, au travers de la SNTRI ont déjà mis en place des lignes de transport de voyageurs par autocars sur l'Algérie et le Maroc. Les autocars de la société Libyenne des Transports Rapides, sillonnent également les routes maghrébines, reliant Benghazi et Tripoli à Tunis, Alger et Casablanca. Les autocars algériens commencent eux aussi à organiser des lignes vers les autres pays du Maghreb. Pour ce qui est du Maroc, officiellement, les autorités n'ont pas encore délivré de licence de transport intermaghrébin. Cependant, on observe une intense activité de "pirates" qui se sont lancés dans le transport de personnes vers Tripoli et Benghazi via Alger, Oran et Tunis.

(Maroc) une rencontre internationale sur le financement de cette autoroute, à laquelle ont assisté les experts maghrébins en la matière. Au cours du premier trimestre 1993, le F.A.D.E.S (Fonds Arabe de Développement Economique et Social) a donné au secrétariat général de l'UMA son approbation pour le financement des études globales du projet, sous la forme d'un don de 1,7 million de dollars. De ce fait, les études technico-économiques de l'autoroute maghrébine devraient être finalisées avant la fin de 1995.

Initié sous l'égide de la commission économique de l'ONU, et adopté par la commission ministérielle de l'UMA chargée des infrastructures, ce projet d'axe autoroutier, une fois réalisé, sera le catalyseur de l'intégration maghrébine, et constituera une liaison adéquate avec le reste du continent africain (par l'intermédiaire de la future route transafricaine Tanger-Lagos), et le réseau européen, grâce au futur ouvrage à travers le détroit de Gibraltar.

Enfin, il faut mentionner la création d'une compagnie mixte algéro-libyenne de transport maritime: la CALTRAM, avec ses trois unités, elle assure le transport de marchandises et réalise des performances en progression. Quant au transport aérien, en dépit des contraintes spécifiques au secteur et malgré l'absence de projet concrets de coopération entre les compagnies aériennes, il connaît un grand dynamisme au niveau intermaghrébin.

Il a enregistré une progression annuelle de l'ordre de 40 % depuis la normalisation des relations bilatérales et l'avènement de l'UMA. A cet égard, les liaisons aériennes intermaghrébines restent nettement insuffisantes en quantité et en diversité, seules les capitales sont reliées entre elles (sauf pour le Maroc).