

Les infrastructures au Maghreb : rattraper le temps perdu

Ridha Kéfi

Sur le plan énergétique, les pays du Maghreb, malgré leurs importantes ressources d'hydrocarbures, ont des systèmes de transport et de distribution assez limités

Le trafic ferroviaire intermaghrébin est encore loin de répondre aux attentes des populations et des acteurs économiques de la région

La fermeture des frontières entre l'Algérie et le Maroc, les soucis sécuritaires, la bureaucratie et la corruption, handicaps pour le développement des infrastructures

Avec une population estimée à 81 millions d'âmes, le Maghreb regroupe près du dixième de la population africaine (832 millions). Cette vaste région, qui s'étend sur six millions de km², le cinquième de la superficie du continent (30 millions), est constituée des cinq pays de l'Union du Maghreb arabe (UMA), qui sont, d'Ouest en Est, la Mauritanie (2,9 millions d'habitants), le Maroc (30,6 millions), l'Algérie (32 millions), la Tunisie (9,9 millions) et la Libye (5,6 millions). A cet ensemble régional, on pourrait ajouter l'Egypte (72 millions d'âmes), qui se trouve dans sa continuité géopolitique.

Zone tampon entre l'Europe, l'Afrique subsaharienne et le Proche-Orient, le Maghreb représente un enjeu pour les stratégies régionales de l'Union européenne (UE), dont il constitue la frontière méridionale, et des Etats-Unis, qui cherchent à l'intégrer à leur « Grand Moyen-Orient »: vaste ensemble de culture islamique s'étendant de la Mauritanie, à l'Ouest, au Pakistan, à l'Est.

UMA : difficultés de la construction régionale

L'histoire du Maghreb remonte à 5 000 ans. Elle commence avec les Nubiens, dans la vallée du Nil, et des Berbères, au nord du Sahara, et se poursuit avec la création de

l'empire carthaginois, la romanisation, l'arabisation, l'islamisation, la domination ottomane, la colonisation européenne, les luttes de libération nationale, la décolonisation, la naissance des Etats-nations et, corollairement, la montée des mouvements islamistes fondamentalistes comme une réponse à l'échec des élites ayant pris la direction de ces Etats-nations au lendemain des indépendances.

Ces élites pro-occidentales, souvent militarisées et adeptes d'une modernité de façade – nationaliste, libérale ou socialisante – ont échoué à construire des Etats démocratiques. Pour se maintenir au pouvoir, elles se sont souvent appuyées sur l'armée et la police. Dans le domaine économique, leurs réalisations sont tout aussi mitigées.

Dotés de ressources très inégales – la Libye, l'un des moins peuplés, est aussi le mieux nanti en pétrole et gaz –, les pays de la région ont des niveaux de développement tout aussi inégaux. Alors que le revenu annuel de l'ensemble s'élève à plus de 55 milliards de dollars, les revenus nationaux par habitant y varient de un à huit, passant de 3 512 dollars en Libye à 430 en Mauritanie, contre 1 320 au Maroc, 1 920 en Algérie et 2 240 en Tunisie, le pays le plus stable et le mieux géré.

Les pays du Maghreb, qui souffrent des mêmes maux (autoritarisme, non respect des droits humains, inégalités sociales...), invoquent souvent leur sta-

bilité relative comme un avantage comparatif pour attirer des investissements étrangers et nouer de fructueuses relations commerciales avec l'extérieur. Si bien que la région est perçue, malgré ses carences chroniques, comme une zone riche en promesses que se disputent l'UE et les USA.

L'intérêt de ces deux puissances à son égard apparaît notamment à travers :

- la signature d'un accord d'association entre Bruxelles d'une part, et Tunis, Rabat et Alger d'autre part, en vue de créer une zone de libre échange euro-maghrébine – et, au-delà, euroméditerranéenne – à l'orée de 2010 ;

- la création d'une zone de libre échange entre les USA et le Maroc d'une part, et, bientôt, entre les USA et la Tunisie, les négociations entre les deux pays étant très avancées ;

Outre l'immobilisme politique, la crise économique et le malaise social, dont se nourrissent les mouvements fondamentalistes religieux, les pays maghrébins sont confrontés aux questions de la lutte contre les groupes terroristes et les réseaux de l'émigration clandestine, ainsi qu'aux répercussions négatives du conflit du Sahara occidental – opposant le Maroc d'un côté et le Front Polisario et l'Algérie de l'autre.

L'UMA a été inaugurée le 17 février 1989 à Marrakech comme une union des cinq Etats maghrébins déjà cités, auxquels pourrait s'ajouter bientôt

l'Egypte, qui a posé sa candidature en 1995. Cet ensemble régional a nourri toutes les espérances avant de se trouver handicapé par le conflit autour du Sahara occidental. La crise qu'il traverse depuis plus de 10 ans se traduit notamment par la difficulté de réunir sa plus haute instance, le sommet des chefs d'Etats. Le dernier sommet en date remonte à 1994, année de la fermeture des frontières terrestres entre le Maroc et l'Algérie, à la suite de l'attentat contre un hôtel de Marrakech que Rabat attribue à des terroristes infiltrés par la frontière algérienne.

Si l'UMA donne l'impression d'exister quand il s'agit d'intérêts immédiats ou que des commissions se réunissent pour débattre de projets communs en matières de santé publique, hydraulique, télécommunications ou lutte contre les criquets pèlerins, l'intégration économique régionale tarde à se réaliser. A cause, notamment, de la faible dotation des pays de la région en infrastructures structurantes – énergétiques ou de transports routier, aérien et ferroviaire –, qui pèsent sur les coûts des échanges.

Cette faiblesse des infrastructures se répercute négativement sur les échanges interrégionaux, qui représentent moins de 3 % du commerce international de la zone, ainsi que sur la qualité – et le niveau – du partenariat avec l'UE, qui aurait enregistré de meilleurs résultats avec un ensemble maghrébin mieux équipé et économiquement plus intégré.

Energie : consolidation des infrastructures transversales

L'intégration régionale signifie concrètement la facilitation des échanges entre les partenaires, non seulement par un abaissement des tarifs douaniers et une certaine convergence réglementaire, mais aussi par la mise en place d'infrastructures transversales, notamment dans les

Les grands projets au Maroc

– Le port de Tanger-Méditerranée (Tanger-Med): lancé en juin 2003, ce projet devrait se terminer en 2007. Le site est situé au détroit de Gibraltar, à 15 kilomètres de l'Europe. Il comprendra un port en eau profonde pour les activités de transbordement (conteneurs, TIR, céréales, marchandises générales) et les activités passagers, ainsi qu'une zone franche logistique de 98 hectares pour l'entreposage des marchandises, la transformation légère et le contrôle de qualité, des zones franches industrielles pour l'exportation de la production locale, une zone franche commerciale de 125 hectares et des infrastructures diverses.

– Dans le domaine du tourisme, le programme Vision 2010 prévoit la construction de six nouvelles zones touristiques : Laârache, Essaouira, Saïdia, El Jadida, Taghazout et Plage Blanche. Des conventions ont déjà été signées, dont l'une avec le groupe espagnol Fadesa pour la réalisation de la station de Saïdia.

– Pour pouvoir accueillir 10 millions de touristes en 2010, le royaume a aussi mis en route un vaste programme pour moderniser et améliorer les infrastructures d'accueil de ses 17 aéroports, dont 10 internationaux. Ce programme comprend notamment l'ajout d'une seconde piste, d'un deuxième aérogare de fret et d'un nouveau terminal à l'aéroport Mohammed V de Casablanca et l'extension des aéroports de Tanger, Essaouira, Errachidia et Al Hoceïma.

– Le programme Vision 2012 élaboré par le Conseil régional du tourisme de Casablanca vise à moderniser la capitale, grâce à une opération de chirurgie urbaine, afin de la mettre aux normes européennes en matières de pollution, circulation, transport, propreté... Le groupe français Accor a déjà lancé la construction du Casa City Center: trois hôtels, des parkings, un centre commercial et immobilier d'un coût de 598 millions d'euros.

– A ces grands projets, on ajoutera les barrages Oued Rmel pour l'approvisionnement en eau potable de Tanger-Med, Ouirgane, Boukerkour, Sidi Saïd, Razouz, Aït Mzal, Igouzourane et Draâ Lagragra, la rocade méditerranéenne (340 kilomètres) et les autoroutes Rabat-Settat-El Jadida, Casablanca-El Jadida, Settat-Marrakech, Marrakech-Agadir, Fès-Oujda, Casablanca-Rabat, Asilah-Tanger, Tétouan-Fnideq et Nord-Oued Rmel.

– Le réseau ferroviaire marocain, long de 1 907 kilomètres, va s'enrichir de 200 kilomètres. Les nouveaux tronçons sont ceux reliant Tanger-Med, Sidi Yahia-Mechra Bel Ksiri, Nador-Taourirt. On prévoit aussi le doublement de la voie Meknès-Fès, l'achèvement des tronçons Sidi Kacem-Fès, Tanger-Port Ras R'mel, Taourirt-Nador et Fès-Oujda, ainsi que la rénovation des gares de Casablanca-port, Marrakech et Asilah.

– Dans le domaine de l'énergie, on pourrait citer la construction de la centrale thermique de Beni Mathar (220 MW) et des parcs éoliens de Tanger (140 MW) et Essaouira (60 MW), ainsi que la modernisation de la centrale de Mohammédia.

domaines du transport, des communications et de l'énergie.

Dans ce dernier domaine, par exemple, les pays du Maghreb, malgré leurs importantes ressources d'hydrocarbures, présentent des systèmes de transport et de distribution ainsi que des interconnexions énergétiques assez limitées. Les projets énergétiques y avancent aussi très lentement et, surtout, en dents de scie.

A preuve: malgré le succès des deux gazoducs acheminant le gaz algérien vers l'Espagne et l'Italie à travers les territoires marocain et tunisien, les nouveaux projets de gazoducs sous-marins au départ de l'Algérie vers la Sardaigne, en Italie (Galsi), et l'Espagne (MedGaz), sont une preuve du refus de coopération transfrontalière,

puisqu'ils permettraient désormais à l'Algérie de ne plus dépendre de ses voisins pour exporter son gaz vers l'Europe.

Le partenariat euromaghrébin dans le domaine de l'énergie électrique semble offrir de meilleures opportunités. Ainsi, en 2005, une convention de financement a été signée entre l'UE et les trois pays du Maghreb central en vue de financer, à hauteur de 6,2 millions d'euros, des études d'intégration du marché maghrébin de l'électricité au marché de l'électricité de l'Europe. Lancé au lendemain de l'accord signé par l'Algérie, le Maroc, la Tunisie et la Commission européenne, en décembre 2003, ce projet devrait être réalisé au cours des quatre prochaines années.

Les grands projets en Algérie

– L'Algérie possède le réseau routier bitumé le plus long d'Afrique (100 000 kilomètres). Ce réseau est cependant vétuste et insuffisant. Avec seulement quelques centaines de kilomètres, le réseau autoroutier reste, quant à lui, très embryonnaire pour un si vaste pays.

Lancé en 1987, le projet d'autoroute Est-Ouest va relier Tlemcen à Annaba sur un trajet de 1216 kilomètres. Coût estimé: 7 milliards de dollars. Alger, va aussi se doter d'une nouvelle rocade de 60 kilomètres.

– Le pays possède 11 ports, dont neuf polyvalents, et trois spécialisés dans les hydrocarbures (Arzew, Skikda et Bethioua). Les principaux ports sont Alger, Oran, Annaba et Djendjen, qui totalisent 75 % du trafic. Ces infrastructures, souvent sous-utilisées, devraient être modernisées et adaptées aux modes de transport par conteneurs.

– Les infrastructures aéroportuaires comprennent 53 plates-formes dont 12 aéroports internationaux, huit nationaux, et 14 régionaux. Elles sont elles aussi largement sous-utilisées. Les grands projets dans ce domaine concernent l'extension de l'aéroport d'Alger confié à l'entreprise chinoise CSCEC, la réalisation des deuxième pistes des aéroports d'Oran et de Hassi Messaoud et la construction d'un aéroport international avec une piste pour des avions moyens porteurs à Chlef.

– Dans le domaine hydraulique, où l'Algérie enregistre un grand retard, beaucoup de projets sont prévus, notamment le complexe hydraulique de Béni-Haroun (150 millions d'euros), le barrage de Kourdate Acerdoune (110 millions d'euros), l'alimentation en eau potable d'Alger par le barrage de Taksebt (500 millions d'euros), l'alimentation du couloir Chlef, Tenes et El Guelta, des unités de dessalement d'eau de mer pour alimenter le terminal pétrolier d'Arzew, ainsi que les villes d'Alger, Oran et Skikda.

Ainsi, lorsque le marché européen de l'électricité sera entièrement libéralisé en 2010, les pays du Maghreb auront aussi avancé dans la modernisation de leurs infrastructures et l'ouverture de leurs marchés, de sorte que l'intégration de ces pays et de l'Europe à travers des connexions électriques sous-marines permettra des flux constants d'offre et de demande. Les maghrébins pourront ainsi vendre de l'électricité aux européens, alors que ces derniers auront la possibilité d'entrer sur les marchés maghrébins de l'électricité, qui offre un grand potentiel de croissance.

De nombreux projets d'interconnexions électriques sous-marines sont déjà en cours de réalisation, notamment entre l'Algérie d'un côté et l'Espagne (d'une capacité de 2000 MW) et l'Italie (1000 MW) de l'autre, mais aussi entre les pays maghrébins (Libye-Tunisie et Tunisie-Algérie), et entre pays européens et pays maghrébins (Maroc-Espagne via Gibraltar). Cette dernière liaison est déjà fonctionnelle depuis plusieurs années.

Des projets de création de centrales électriques sont aussi prévus dans ces mêmes pays, qui intéressent les in-

vestisseurs étrangers, notamment la compagnie espagnole Endesa, l'italienne Enel, la française EDF, l'américaine AES et la canadienne SNC Lavalin.

Pour l'Europe, qui cherche à avoir avec le Maghreb une complémentarité dynamique, la coopération énergétique est un élément essentiel de l'intégration régionale, d'autant que la proximité du Maghreb est déterminante pour sécuriser ses approvisionnements en hydrocarbures.

L'UE importe déjà près de 15 % de son pétrole du Maghreb plus l'Egypte (Libye 9 %, Algérie 4 % et Egypte 0,5 %). Mais c'est le marché du gaz qui a le plus à gagner du processus de régionalisation : il s'agit de développer les infrastructures de transport vers l'Europe. De fait, on assiste actuellement à la réalisation de certaines interconnexions. Le projet de gazoduc Egypte-Libye va dans ce sens, il peut venir compléter un autre projet : celui du gazoduc sous-marin entre la Libye et la Sicile, ainsi que celui qui relie la Libye à la Tunisie.

L'UE a d'autant plus d'intérêt à soutenir le développement régional

maghrébin en matières d'infrastructures pétrogazières (pipelines, raffineries...) ou de moyens de production et d'exportation d'hydrocarbures que cette région pourrait aussi devenir un débouché pour les hydrocarbures du golfe de Guinée, grâce au pipeline transsaharien.

Mais l'Europe a beau être, aujourd'hui, le principal moteur du processus de régionalisation par la promotion du processus Euromed. Dans le domaine énergétique, elle doit faire face à la concurrence des USA. Surtout en Libye et en Algérie, deux pays en pleine libéralisation, qui semblent vouloir se tourner outre Atlantique, les contrats pétroliers libyens accordés aux compagnies américaines, ou bien les projets de libéralisation du marché algérien en faveur des américains sont révélateurs de cette tendance.

La concurrence entre l'UE et USA sur la région est renforcée par le GNL (gaz naturel liquéfié). Grâce à cette technologie, le gaz peut approvisionner le marché nord-américain. Dans cette optique, l'Algérie a augmenté sa flotte de méthanier, en attendant de pouvoir concrétiser les contrats d'approvisionnements passés avec les USA.

Deux serpents de mer : l'autoroute trans-maghrébine et le TGV maghrébin

Autre vecteur important de l'intégration régionale, les infrastructures routières maghrébines demeurent, elles aussi, insuffisantes. Outre les lacunes des réseaux routiers nationaux, la réalisation de l'autoroute trans-maghrébine devant relier la Libye à la Mauritanie, via la Tunisie, l'Algérie et le Maroc, un projet vieux de quarante ans, connaît un certain retard dans pratiquement tous ses segments.

La partie algérienne, longue 1 216 kilomètres, n'a été réalisée qu'au tiers. Elle a déjà coûté 1,5 milliard de dollars, sur un coût total estimé à six milliards

de dollars. Tous les tronçons de l'ouvrage devraient être achevés vers 2009-10. C'est la même date avancée par les autorités tunisiennes pour le parachèvement de leur propre partie, dont deux tronçons restent à réaliser: 300 kilomètres jusqu'à la frontière algérienne et 130 kilomètres en direction de celle de la Libye.

Côté marocain, tous les tronçons, dont le financement est assuré à hauteur de 28 % par l'UE, devraient être achevés, sauf imprévus, fin 2007.

Un autre axe routier régional, l'autoroute trans-saharienne, qui reliera, sur près de 4 800 kilomètres, la Tunisie au Nigeria, via l'Algérie et le Niger, est lui aussi inachevé. Plusieurs de ses tronçons restent à construire ou à asphalter. D'autres, dont les études ont été achevées, sont en attente de financement.

Une troisième liaison autoroutière régionale devrait relier, sur 4 560 kilomètres, Nouakchott, en Mauritanie, à Lagos, au Nigeria, le long du littoral ouest-africain, en traversant une dizaine de pays. Coût estimé du projet: 10 milliards de dollars. Le début des travaux est prévu en 2010. A terme, cette « transcôtère » pourrait être reliée à l'autoroute Nuakchott-Casablanca-Tanger, puis à l'autoroute trans-maghrébine, de Tanger à Tunis, via Alger, avec prolongation possible vers Tripoli et même Le Caire.

Une fois menés à terme, ces projets devraient ouvrir les portes de l'Afrique aux transporteurs européens, avec les perspectives de développement des échanges commerciaux euro-africains, afro-maghrébins, mais aussi intermaghrébins et interafricains.

Il y a un autre projet ambitieux, mais qui n'avance pas, lui aussi, au rythme souhaité: la voie ferrée trans-maghrébine à grande vitesse (ou TGV maghrébin). Il est cependant prématuré d'en parler. Et pour cause: le réseau ferroviaire maghrébin, long de près de 12 000 kilomètres, est vétuste et a besoin d'être amélioré. Les lignes existantes dans chacun des pays doivent aussi être harmonisées. Des actions sont menées actuellement pour renouveler les voies

Les grands projets en Tunisie

– Le parc national de logements est estimé à 2,6 millions et l'on continue de construire 45 000 nouveaux logements chaque année. Avec un taux de logements vacants de 15,4 %, la Tunisie est le seul pays maghrébin à ne pas connaître de crise d'habitat.

– Le réseau ferroviaire exploité est de 2 145 kilomètres et le réseau routier totalise 81 000 kilomètres dont 19 200 kilomètres de routes classées et 195 kilomètres d'autoroutes.

Tunis, la capitale a bénéficié de nombreux échangeurs routiers et elle devrait se doter, prochainement, d'un pont à haubans, joignant ses zones côtières nord et sud (Radès-La Goulette, 152 millions d'euros), et de nouvelles autoroutes.

– Le pays compte six ports dont le complexe portuaire Tunis-La Goulette-Radès, qui assure 27 % du trafic de marchandises: Sfax, Bizerte, Sousse, Gabès, Zarzis, et La Skhira. Un projet de port pour conteneurs en eau profonde d'un coût global de 2 millions d'euros est en cours d'étude. Il sera construit à La Skhira, littoral sud.

– Autre grand projet en cours: le réaménagement du quartier de la Petite Sicile, au centre de Tunis, qui sera réalisé, d'ici 2015, sur une superficie de 80 hectares. Outre la promotion immobilière (hôtels, logements résidentiels, port de plaisance...), il inclut une gare de transport multimodale, un parking à étages (850 places) avec un centre commercial, ainsi que deux tours de bureaux reliées par une passerelle.

Autres grands projets dans le domaine du transport:

– routier avec des travaux de réalisation d'autoroutes, notamment le 1er tronçon de l'autoroute maghrébine Tunis-Medjez El-Bab-Oued Zarga (70 millions d'euros), le tronçon M'Saken-El Jem (120 millions d'euros), et le tronçon El Jem-Sfax (prêt japonais de 12,5 milliards de yen);

– ferroviaire avec l'extension du réseau de tramway de Tunis et le réseau de chemins de fer Tunis-Sfax-Gabès;

– et aérien avec la construction du futur aéroport d'Enfidha (centre-est), d'une capacité de cinq millions de passagers par an, mais pouvant atteindre 30 millions en 2020. Coût de la première tranche, d'une capacité de sept millions passagers par an: 450 millions d'euros.

Ce nouvel aéroport viendra renforcer la capacité d'accueil des sept aéroports que compte actuellement le pays: Tunis-Carthage (4,5 millions de passagers par an), Monastir-Habib Bourguiba, qui sont respectivement les 2e et 3e aéroports du Maghreb, Djerba-Zarzis, Tozeur-Nefta, Sfax-Thyna, 7 Novembre-Tabarka et Gafsa-Ksar.

existantes, pour la plupart héritées de la période coloniale, et harmoniser les signalisations. Des liaisons ferroviaires quotidiennes ont aussi été inaugurées depuis juillet 2003 entre la Tunisie et l'Algérie, mais le trafic ferroviaire intermaghrébin est encore loin de répondre aux attentes des populations et des acteurs économiques de la région.

Les décideurs des trois pays expliquent les retards de réalisation de tous ces projets ambitieux par la difficulté de trouver des financements auprès des bailleurs de fonds internationaux. On sait, cependant, que les considérations politiques jouent, elles aussi, un rôle déterminant dans le ralentissement des travaux. La fermeture des frontières entre l'Algérie et le Maroc, déjà évoquée, mais aussi les soucis sécuritaires, notamment les impératifs de la lutte contre le terrorisme et l'é-

migration clandestine, sans parler de la bureaucratie et de la corruption, maux endémiques dont souffrent les économies de ces pays, constituent souvent des handicaps supplémentaires. Cela aussi doit être souligné pour expliquer le fait que les richesses du maghrébin, notamment en hydrocarbures, contrastent aujourd'hui fortement avec la faiblesse de ses infrastructures et de ses économies, peu diversifiées, très dépendantes de l'extérieur et, surtout, régionalement peu intégrées. ■