

# PLAN D'ACTION

*Actions horizontales pour l'intégration et la  
coordination de la gestion de l'axe autoroutier  
transmaghrébin*



Union pour la Méditerranée  
Union for the Mediterranean

الإتحاد من أجل المتوسط

en partenariat avec

**IRU** International  
Road Transport  
Union

Groupe des ministres de transport  
de la Méditerranée Occidentale





## LISTE D'ACRONYMES

**ADM:** Autoroutes du Maroc

**AGA:** Algérienne de gestion des autoroutes

**BEI:** Banque européenne d'investissement

**BERD:** Banque européenne pour la reconstruction et le développement

**BICAR:** Base internationale de données sur la circulation et les accidents de la route

**BM :** Banque mondiale

**CE:** Commission européenne

**CEE-NU :** Commission économique pour l'Europe des Nations Unies

**CETMO :** Centre d'études des transports pour la Méditerranée Occidentale

**CIDC :** Centre islamique pour le développement du commerce

**EPEC :** Centre européen d'expertise en partenariat public-privé

**FIT:** Forum international des transports

**FMSR:** Forum mondial de la sécurité routière

**GBID :** Groupe de la banque islamique de développement

**GTMO 5+5 :** Groupe des ministres de transport de la Méditerranée Occidentale 5+5

**IFI :** Institutions financières internationales

**IRU :** Union internationale des transports routiers

**OMD :** Organisation mondiale des douanes

**PMSR:** Partenariat mondial pour la sécurité routière

**PPP :** Partenariat public-privé

**STA:** Société Tunisie Autoroute

**SUpM :** Secrétariat de l'Union pour la Méditerranée

**UMA :** Union du Maghreb arabe

**UpM :** Union pour la Méditerranée



## SOMMAIRE

<b>CONTEXTE ET STRUCTURE DU PLAN D'ACTION .....</b>	<b>7</b>
<b>Objectif et justification du plan d'action .....</b>	<b>7</b>
<b>Contexte historique .....</b>	<b>7</b>
<b>Structure .....</b>	<b>8</b>
<b>SECTION 1. FACILITATION DU COMMERCE .....</b>	<b>9</b>
Action 1.1. Analyse régionale sur le commerce extérieur.....	10
Action 1.2. Assistance technique concernant les conventions internationales.....	11
Action 1.3. Rapprochement réglementaire des codes de la route .....	12
Action 1.4. Analyse des postes frontières liés à l'axe autoroutier transmaghrébin .....	13
Action 1.5. Promotion de la mise à niveau du secteur douanier .....	14
<b>SECTION 2. FINANCEMENT ET TARIFICATION.....</b>	<b>15</b>
Action 2.1. Coopération des acteurs de l'axe autoroutier transmaghrébin .....	16
Action 2.2. Évaluation de l'applicabilité des PPP à l'opération et la gestion de l'axe autoroutier transmaghrébin.....	17
Action 2.3. Promotion d'un système de télépéage interopérable .....	18
<b>SECTION 3. MULTIMODALITÉ.....</b>	<b>19</b>
Action 3.1. Promotion de la création d'un observatoire régional sur le corridor transmaghrébin .....	20
<b>SECTION 4. SÉCURITÉ ROUTIÈRE .....</b>	<b>21</b>
Action 4.1. Audit concernant la sécurité routière le long de l'autoroute transmaghrébine visant à formuler des recommandations et des bonnes pratiques.....	22
Action 4.2. Harmonisation des procédures et des bases de données sur les accidents de la route .....	24
<b>SECTION 5. ACTIONS TRANSVERSALES.....</b>	<b>25</b>
Action 5.1. Promotion de la formation.....	26
Action 5.2. Rapport de suivi et coordination.....	27
<b>COORDINATION DU PLAN D'ACTION .....</b>	<b>28</b>
<b>CHRONOGRAMME DU PLAN D'ACTION .....</b>	<b>29</b>



## CONTEXTE ET STRUCTURE DU PLAN D'ACTION

### Objectif et justification du plan d'action

L'amélioration du système de transports d'une région exerce indubitablement une influence considérable sur son développement. Conscients de ce fait, les pays du Maghreb sont en train de mettre en place des mesures visant à compléter leurs réseaux de transport respectifs, parmi celles-ci il y a le développement des réseaux autoroutiers. L'achèvement de certains tronçons manquants permettra l'obtention d'une autoroute transmaghrébine continue dans un futur prochain.

Mais cette union physique n'est qu'un premier pas vers une configuration régionale de l'infrastructure, car il est nécessaire de l'accompagner également d'une série de mesures de coordination à l'échelle régionale qui lui donneront son sens comme autoroute transmaghrébine.

Ce plan d'action sert précisément à promouvoir les activités de coordination de la gestion de l'infrastructure au niveau régional, comme l'ont proposé les ministres du GTMO 5+5 au cours de leur dernière rencontre en mars 2012. Le plan d'action proposé est un mécanisme d'une durée d'environ deux ans qui vise à renforcer la coopération, l'intégration et les relations entre les acteurs intervenant dans le fonctionnement des autoroutes ; l'objectif étant d'obtenir une infrastructure bien pensée et préparée pour contribuer au développement et à l'intégration du Maghreb.

La somme des connaissances et compétences des acteurs régionaux de transport et le travail coordonné et coopératif de tous est envisagé comme le point clé et essentiel pour la bonne mise en œuvre de ce plan d'action.

### Contexte historique

Le 10 février 2012, l'Union pour la Méditerranée a labellisé la partie centrale du projet d'autoroute transmaghrébine comme projet d'intérêt régional. Ce projet d'autoroute comprend la réalisation des portions d'autoroute manquantes entre Agadir et Ras-Jedir et une composante horizontale de coordination de la gestion de l'autoroute transmaghrébine. La promotion de cette composante horizontale est réalisée par le CETMO (Secrétariat technique du GTMO 5+5) et le SUpM en partenariat avec l'IRU.

Les activités de cette composante ont commencé avec l'élaboration du rapport *Actions horizontales pour l'intégration et la coordination de la gestion de l'axe autoroutier transmaghrébin* qui a identifié les sections ou domaines techniques de la gestion de l'autoroute où la présence de cette composante horizontale peut contribuer à donner une vision plus régionale de l'infrastructure. Ce rapport proposait également quelques actions concrètes susceptibles d'être développées dans ce plan d'action.

Puis, les 6 et 7 mai 2014, des journées de travail ont été organisées à Barcelone avec les principaux responsables de la gestion du transport dans la région. Elles ont permis de recueillir un ensemble d'actions horizontales pour l'intégration et coordination de la gestion de l'autoroute transmaghrébine -qui tient compte des commentaires et suggestions des

intervenants. Cet ensemble d'actions, réorganisé -pour simplifier le plan d'action-, a abouti au présent document.

## **Structure**

Les actions sont classées en 5 sections : facilitation du commerce, financement et tarification, multimodalité, sécurité routière et actions transversales. Chaque section aura une structure similaire : description de l'objectif, récapitulation des actions qui la composent, chronogramme indicatif de réalisation et description détaillée des actions. Ce dernier point se décompose à son tour en description, acteurs cibles, acteurs pouvant créer des synergies avec l'action, durée approximative et coût.

Étant donné que plusieurs acteurs régionaux ont déjà manifesté leur intérêt à participer à certaines actions, les paragraphes *chronogramme* et *durée approximative* ne sont qu'indicatifs. Comme le développement pourra varier en fonction de l'acteur qui les mettra en place, les paragraphes *chronogramme*, *durée approximative* ont été établis à partir de critères fixés par le SUpM et le Secrétariat technique du GTMO 5+5, en leur qualité de coordinateurs de l'initiative, mais il est évident que ces aspects devront s'adapter aux initiatives en cours ou planifiées dans la région.



## SECTION 1. FACILITATION DU COMMERCE

### Objectif de la section

L'achèvement de l'autoroute transmaghrébine doit être accompagné de mesures de facilitation du commerce et des échanges si l'on veut que son implantation physique donne les effets socioéconomiques positifs recherchés. À cet égard, le plan d'action se concentre principalement sur la promotion de l'introduction de mécanismes de fonctionnement compatibles entre les pays, telles que les conventions internationales, et de fonctionnement efficace des points de jonction des réseaux routiers nationaux respectifs, notamment les points frontaliers de la future autoroute.

### Liste d'actions

Action 1.1. Analyse régionale sur le commerce extérieur.

Action 1.2. Assistance technique concernant les conventions internationales.

Action 1.3. Rapprochement réglementaire des codes de la route.

Action 1.4. Analyse des postes frontières liés à l'axe autoroutier transmaghrébin.

Action 1.5. Promotion de la mise à niveau du secteur douanier.

### Chronogramme

	T1 2015	T2 2015	T3 2015	T4 2015	T1 2016	T2 2016	T3 2016	T4 2016
Action 1.1.								
Action 1.2.								
Action 1.3.								
Action 1.4.								
Action 1.5.								

## **Développement des actions**

### Action 1.1. Analyse régionale sur le commerce extérieur

#### **Description**

Cette action consiste à réaliser une analyse régionale sur l'évolution historique des échanges régionaux et de faire des prévisions dans différents scénarios d'intégration. Elle doit permettre d'identifier les possibilités de croissance de la région, fruit de l'intégration et du travail conjoint des principaux acteurs nationaux et régionaux, et les conséquences sur le système de transport, notamment l'axe autoroutier.

Parmi les premières activités à réaliser, il faudra collecter les données de commerce extérieur de chaque pays de la région, puis les comparer à celles d'autres régions en fonction de leurs caractéristiques, analyser les tendances historiques et faire des prévisions pour des scénarios concrets. D'autre part, il faudra analyser l'influence que l'adoption de conventions internationales pourrait avoir sur le commerce extérieur, à partir d'études de cas similaires.

#### **Acteurs cibles et synergies**

Acteur cible : région du Maghreb.

Synergies :

nationales : ministères en charge des finances.

internationales : BM, UMA.

#### **Durée approximative**

Cette action aura une durée maximum de six mois.

## Action 1.2. Assistance technique concernant les conventions internationales

### **Description**

Cette assistance technique constitue une aide à l'implantation progressive et méthodique de la convention visée. Elle devra guider les institutions de ce processus tant pour les aspects administratifs et organisationnels qu'exécutifs. La tenue de séminaires doit aider à diffuser aux principaux intéressés les changements liés à ce processus.

Pour ce faire, il est indispensable que les pays précisent, selon leurs besoins, les conventions auxquelles ils souhaitent adhérer (ou celles dont ils veulent renforcer l'implantation). Dans un deuxième temps, en accord avec les ministères pertinents, une feuille de route sera définie pour chaque pays, contenant les actions et recommandations concrètes pour atteindre l'objectif fixé.

Finalement, l'assistance technique devra prévoir des mesures d'accompagnement des actions à réaliser qui aident à résoudre les questions et difficultés pouvant apparaître. Cette action tiendra compte d'autres initiatives en cours dans ce domaine, comme par exemple le EuroMed RRU Transport Project.

### **Acteurs cibles et synergies**

Acteur cible : Algérie, Libye, Maroc, Mauritanie et Tunisie.

Synergies :

nationales : ministères en charge des finances et ministères en charge des transports.

internationales: BM, CEE-NU, EuroMed RRU Transport Project, IRU, OMD, UMA.

### **Durée approximative**

S'agissant d'une activité demandant une certaine continuité, nous avons considéré qu'elle se déroulerait pendant toute la durée du plan d'action, soit deux ans.

### Action 1.3. Rapprochement réglementaire des codes de la route

#### **Description**

Cette action consiste en une comparaison des codes de circulation et des caractéristiques des véhicules autorisés à circuler par les codes des différents pays de la région ; la perspective adoptée dans cette comparaison sera celle de la facilitation. Il s'agira d'identifier les aspects risquant d'entraver la circulation, lorsqu'un véhicule circule dans un pays étranger de la région. Elle proposera, en conclusion, quelques orientations visant à améliorer l'interopérabilité de cette législation.

#### **Acteurs cibles et synergies**

Acteur cible : région du Maghreb.

Synergies :

nationales : ministères en charge des transports.

internationales: BM, EuroMed RRU Transport Project, IRU, UMA.

#### **Durée approximative**

Action ponctuelle d'une durée maximum de 6 mois, à réaliser au fin de la première année du plan d'action.

### Action 1.4. Analyse des postes frontières liés à l'axe autoroutier transmaghrébin

#### **Description**

L'objectif de cette action est de décrire la situation réelle des postes frontières se situant sur le tracé de l'axe autoroutier transmaghrébin, pour en évaluer les infrastructures (lorsqu'elles existent) et le fonctionnement courant face à un poste frontière idéal.

Ce poste frontière idéal fera l'objet d'une première étude qui considèrera la distribution des espaces mais également la présence d'équipements et de la technologie nécessaires pour le déroulement correct des activités quotidiennes sans que l'utilisateur ne subisse de retard important.

La deuxième phase du travail consistera à confronter les situations réelle et idéale et faire le diagnostic de chaque poste frontière et d'identifier, ainsi, les principales modifications à apporter.

Pour finir, l'action proposera une série d'orientations et recommandations permettant d'intégrer les postes frontières à l'infrastructure autoroutière, pour que les deux lignes de travail soient en phase l'une avec l'autre et ne se développent pas de façon indépendante.

#### **Acteurs cibles et synergies**

Acteur cible : tous les postes frontières de la région liés à l'axe autoroutier transmaghrébin.

Synergies :

nationales : ministères en charge des finances et ministères en charge des transports et de l'équipement ou travaux publics, administrations nationales des douanes.

internationales: BM, IRU, OMD, UMA.

#### **Durée approximative**

Action d'une durée maximum d'un an pour l'élaboration de toutes les études.

### Action 1.5. Promotion de la mise à niveau du secteur douanier

#### **Description**

L'action consistera à organiser une série de réunions entre représentants des douanes et du transport pour une coordination des actions et une analyse de la mise en place, dans le secteur douanier, de mesures de facilitation du transport et du commerce. Ces mesures porteront, en particulier, sur l'échange d'information entre administrations d'un même -ou de différents- pays, sur le développement d'un guichet unique pour les services douaniers ou la mise en place d'une coopération visant à surmonter les obstacles physiques entravant le trafic. Ces mesures -qui tiendront compte des besoins propres du transport- devraient permettre d'améliorer l'efficacité des services douaniers. La tenue de séminaires en expliquant la situation et les solutions adoptées dans d'autres pays en ce qui concerne la modernisation des douanes peut servir d'orientation aux experts nationaux.

Une autre action d'amélioration de ce secteur consistera à analyser les écoles de douane de la région et à envisager la création d'une formation régionale de douane basée sur une coopération entre les écoles existantes. Cette analyse devra aboutir à une liste de points à utiliser dans le cas d'une éventuelle collaboration entre elles.

#### **Acteurs cibles et synergies**

Acteur cible : douanes de l'Algérie, de la Libye, du Maroc, de la Mauritanie et de la Tunisie.

Synergies :

nationales : ministères en charge des finances et ministères en charge des transports.

internationales: BM, CIDC, IRU, OMD, UMA, CEE-NU.

#### **Durée approximative**

Il s'agit une action de longue durée dont l'implantation est prévue à partir du quatrième trimestre du plan d'action.

## SECTION 2. FINANCEMENT ET TARIFICATION

### Objectif de la section

Cette section a deux objectifs principaux. Le premier concerne la promotion et la facilitation de la coopération entre des entreprises gestionnaires d'autoroutes (tant du Maghreb que des pays européens du GTMO 5+5) afin de mettre en commun les moyens les plus efficaces pour optimiser la gestion des autoroutes de tous les points de vue (construction, fonctionnement, maintenance, financement, etc.) et de déterminer le rôle que pourraient jouer les PPP dans cette gestion.

L'autre objectif de la section consistera à promouvoir les nouvelles technologies en matière de tarification, vers l'objectif de promouvoir l'implémentation d'un service de télépéage interopérable à l'intérieur de la région.

### Liste d'actions

Action 2.1. Coopération des acteurs de l'axe autoroutier transmaghrébin.

Action 2.2. Évaluation de l'applicabilité des PPP à l'opération et la gestion de l'axe autoroutier transmaghrébin.

Action 2.3. Promotion d'un système de télépéage interopérable.

### Chronogramme

	T1 2015	T2 2015	T3 2015	T4 2015	T1 2016	T2 2016	T3 2016	T4 2016
Action 2.1.								
Action 2.2.								
Action 2.3.								

## **Développement des actions**

### Action 2.1. Coopération des acteurs de l'axe autoroutier transmaghrébin

#### **Description**

La coopération entre parties impliquées constitue un des mécanismes les plus utiles pour faire progresser les capacités de gestion des agences autoroutières. Cette action se matérialisera sous forme de réunions, de programmes de collaboration ou d'échanges d'expériences et de tables de coopération.

Pour garantir sa continuité et son efficacité, il sera nécessaire d'élaborer un système de gestion et de fonctionnement *ad hoc*.

#### **Acteurs cibles et synergies**

Acteur cible : AGA, Road and Bridges Authority (Libye), ADM, Direction des infrastructures de transport (Mauritanie), STA et les concessionnaires ou associations de concessionnaires des pays européens du GTMO 5+5.

Synergies :

nationales : ministères en charge des transports, équipement et travaux publics en Algérie, en Libye, au Maroc, en Mauritanie et en Tunisie.

internationales: concessionnaires ou associations de concessionnaires des pays européens du GTMO 5+5, BERD, BM, UMA.

#### **Durée approximative**

Bien que les principales activités de coopération entre acteurs engagés dans la gestion de l'autoroute transmaghrébine soient à mettre en place au début du plan d'action, cette coopération devra être maintenue pour permettre l'organisation et bon déroulement des autres actions. C'est pourquoi il a été décidé que cette action se prolongerait jusqu'à la fin du plan d'action.



## Action 2.2. Évaluation de l'applicabilité des PPP à l'opération et la gestion de l'axe autoroutier transmaghrébin

### **Description**

Le développement de l'axe autoroutier transmaghrébin va au-delà de la construction de l'infrastructure. Il est nécessaire de penser à son activité quotidienne afin de promouvoir son utilisation parmi les utilisateurs potentiels. Il serait très intéressant d'étudier les différentes options pour une opération et gestion efficace de l'autoroute transmaghrébine.

Cette action aura pour objet d'évaluer dans le détail l'applicabilité des PPP au modèle d'opération et de gestion de l'autoroute transmaghrébine, produire des savoirs entre acteurs engagés, et aider à en comprendre le fonctionnement, les particularités mais aussi ce qui fait son succès. L'ajout d'exemples pratiques sur les PPP devrait rendre son fonctionnement plus clair et aider à identifier les pour et les contre de la mise en place d'un PPP tant pour la gestion des portions d'autoroutes comme pour les infrastructures complémentaires. Cette étude devra décrire précisément les risques liés aux PPP et déterminer leurs responsables.

Cette action tentera d'apporter une aide supplémentaire pour la réflexion sur le système le mieux indiqué pour gérer les différents tronçons de l'autoroute transmaghrébine.

### **Acteurs cibles et synergies**

Acteur cible : table de coopération (action 2.1.).

Synergies :

nationales : ministères en charge des transports, équipement, travaux publics et financement en Algérie, en Libye, au Maroc, en Mauritanie et en Tunisie.

internationales : BEI à travers le programme MED5P, BERD, EPEC, GBID.

### **Durée approximative**

La durée estimée pour la réalisation de cette évaluation sur les conditions à réunir pour un PPP durable sera au maximum de six mois.

### Action 2.3. Promotion d'un système de télépéage interopérable

#### **Description**

La promotion du système de télépéage interopérable repose sur deux activités principales. La première consiste à réaliser un diagnostic exhaustif de tous les éléments intervenant dans la tarification des pays qui composent l'autoroute transmagnhrébine et de leur interaction, pour déterminer les aspects fondamentaux d'une éventuelle interopérabilité régionale de la tarification, à travers un système de télépéage.

La deuxième activité est une activité de sensibilisation des responsables des ministères, de l'importance de disposer, à l'avenir, d'un télépéage interopérable pour l'ensemble de la région. Cette sensibilisation se fera à travers des réunions, assistance techniques, séminaires et études. Elle devra insister sur la planification, la réglementation et les étapes à franchir au cours des prochaines années pour évaluer la possibilité de l'interopérabilité tarifaire et éviter les surcoûts et les doubles emplois.

#### **Acteurs cibles et synergies**

Acteur cible : table de coopération (action 2.1.).

Synergies :

nationales : ministères en charge des transports, équipement et travaux publics en Algérie, en Libye, au Maroc, en Mauritanie et en Tunisie.

internationales: BEI, BERD, BM, CE, concessionnaires européens, IDBG, UMA.

#### **Durée approximative**

Étant donné qu'il s'agit d'une action à long terme, nous avons considéré que sa mise en place serait plus utile à partir du quatrième trimestre du plan d'action, lorsque la table de coopération aura été créée.

### SECTION 3. MULTIMODALITÉ

#### Objectif de la section

Cette section se propose de renforcer et d'optimiser l'intégration de l'autoroute transmaghrébine dans le système de transport régional pour en augmenter l'utilisation, c'est-à-dire de passer du concept d'axe autoroutier à celui de corridor multimodal transmaghrébin. Ce corridor est appelé à devenir la colonne vertébrale des échanges de marchandises comme de passagers dans la région maghrébine.

#### Liste d'actions

Action 3.1. Promotion de la création d'un observatoire régional sur le corridor transmaghrébin.

#### Chronogramme

	T1 2015	T2 2015	T3 2015	T4 2015	T1 2016	T2 2016	T3 2016	T4 2016
<b>Action 3.1.</b>								

## **Développement des actions**

### Action 3.1. Promotion de la création d'un observatoire régional sur le corridor transmaghrébin

#### **Description**

Le but de la création d'un observatoire régional sera de contribuer à intégrer l'autoroute transmaghrébine dans l'ensemble du système régional de transport, afin d'en augmenter l'utilisation ; il s'agira, en d'autres termes, de passer du concept d'axe (auto)routier à celui de corridor multimodal transmaghrébin. Cet objectif se traduira par une analyse de la situation réelle et des possibilités de l'axe dans le futur (infrastructures, multimodalité, offre, demande) et par une promotion de l'axe comme clé de voute du réseau multimodal de transport visant à faciliter et augmenter l'efficacité du transport de marchandises et de voyageurs au Maghreb.

La première étape consistera à définir les objectifs concrets et les activités à mener pour la création de cet observatoire. Parmi ces activités, il faudrait envisager une analyse socioéconomique pour identifier les nœuds et zones de la région pouvant être favorisées par un raccordement à l'autoroute transmaghrébine. À cet égard, la création d'un modèle d'analyse et de prévision de trafic pour différents horizons de temps serait de grande utilité. L'exploitation d'un modèle de ce type, comme instrument de consultation, permettrait de prioriser les futures infrastructures. Ce modèle devra considérer les connexions avec les pays voisins. Une autre activité permettant une bonne connaissance du corridor serait la création d'un outil technique décrivant l'état des infrastructures et les flux réels du corridor ; cependant, compte tenu de son caractère plus ambitieux, cette deuxième activité pourrait être envisagée dans un deuxième temps, en fonction de l'évolution des activités antérieures.

Parallèlement, -et au fur et à mesure que les travaux avancent-, il faudra promouvoir ce corridor multimodal, à travers l'organisation de journées, séminaires et réunions avec les principaux représentants du secteur du transport dans la région. L'objectif étant de les sensibiliser sur l'importance de posséder de bonnes connexions entre modes de transport pour un réseau de transport multimodal régional performant

#### **Acteurs cibles et synergies**

Acteur cible : région du Maghreb et pays voisins.

Synergies :

nationales : ministères en charge des transports, de l'équipement et des travaux publics en Algérie, en Libye, au Maroc, en Mauritanie et en Tunisie.

internationales: BEI, CE, table de coopération (action 2.1.), BM, SUPM, CETMO.

#### **Durée approximative**

Cette action se déroulera sur toute la durée du plan d'action.

## SECTION 4. SÉCURITÉ ROUTIÈRE

### Objectif de la section

La finalité de cette section est d'augmenter le niveau de sécurité sur l'ensemble de l'axe autoroutier. Les actions concerneront les aspects qui peuvent être réglementés d'un point de vue technique et qui sont directement liés à l'infrastructure (comme objectif ou élément d'étude).

### Liste d'actions

Action 4.1. Audit concernant la sécurité routière le long de l'autoroute transmaghrébine visant à formuler des recommandations et des bonnes pratiques.

Action 4.2. Harmonisation des procédures et des bases de données sur les accidents de la route.

### Chronogramme

	T1 2015	T2 2015	T3 2015	T4 2015	T1 2016	T2 2016	T3 2016	T4 2016
<b>Action 4.1.</b>								
<b>Action 4.2.</b>								

## Développement des actions

### Action 4.1. Audit concernant la sécurité routière le long de l'autoroute transmaghrébine visant à formuler des recommandations et des bonnes pratiques.

#### Description

L'objectif principal de cette action est le suivant :

- Conduire des audits et des inspections oculaires concernant la sécurité routière afin de:
  - Définir des standards que pourraient être utilisés pendant les audits concernant la sécurité routière le long de l'autoroute transmaghrébine.
  - Identifier les caractéristiques de conception qui peuvent entraîner un risque pour les usagers de l'autoroute lors du fonctionnement.
  - Recommander des solutions rentables qui peuvent être intégrées dans la conception, ou mises en place sur les tronçons d'autoroute existantes, afin de réduire les risques identifiés et renforcer la sécurité pour l'ensemble des usagers de l'autoroute.
  - Préparer des rapports d'audits et les soumettre à révision auprès du responsable de l'autorité autoroutière.
  - Organiser et tenir des réunions avec les autorités autoroutières, l'équipe de conception, la police, éventuellement les autorités locales et autres parties prenantes jugées pertinentes pour recueillir des informations et pour confirmer des problèmes identifiés.

Le résultat de cette action sera un recueil de recommandations individuelles et de bonnes pratiques pour l'administration responsable de la construction et de l'opération, de la part de l'institution chargée de la mise en œuvre de l'audit. L'administration responsable de chaque section nationale de l'autoroute décidera si elle doit les implémenter ou non. En aucun cas, ces recommandations n'impliquent leur mise en place. Au besoin, une collaboration pourrait être établie avec des institutions chargées de cette action afin d'identifier les solutions envisageables.

Un autre résultat sera la proposition des lignes directrices pour l'harmonisation des standards autoroutiers dans le cadre de l'autoroute transmaghrébine. Elle concerne des aspects qui ne sont pas directement liés à la sécurité routière, mais dont l'implantation pourrait avoir un effet sur elle, comme la nomenclature des routes, l'éclairage, etc.

#### Acteurs cibles et synergies

Acteur cible : AGA, Road and Bridges Authority (Libye), AdM, Direction des Infrastructures de transport (Mauritanie) et STA.

Synergies :

nationales : ministères en charge des transports, équipement et travaux publics en Algérie, en Libye, au Maroc, en Mauritanie et en Tunisie.

internationales: BEI, FMSR<sup>1</sup> (BM), IRU, PMSR<sup>2</sup>, Programme EuroMed de sécurité routière, UMA.

**Durée approximative**

La durée maximum pour la réalisation de cette action sera d'un an.

---

<sup>1</sup> FMSR: C'est un programme de partenariat global coordonné par la Banque Mondiale, établi en 2006 avec la mission d'aider à affronter le nombre croissant de blessés et de morts par accident de la route dans les pays à revenu faible ou moyen.

<sup>2</sup> PMSR: C'est un des quatre programme de coopération pour le développement lancé en 1999 par la BM. Le but des membres du programme est d'essayer d'identifier les moyens qui leur permettraient d'améliorer la sécurité routière globale.

## Action 4.2. Harmonisation des procédures et des bases de données sur les accidents de la route

### **Description**

La collecte et le traitement de données sur les taux d'accidents est une mesure très utile pour améliorer la sécurité routière. Il est très important de consolider ces procédures, en permettant l'existence de structures qui assurent la mise à jour régulière des bases de données et garantissent leur interopérabilité pour obtenir une meilleure vision régionale.

Actuellement, chaque pays possède ses propres registres d'accidents et ses propres indicateurs permettant d'identifier le niveau de sécurité des routes. L'objectif de cette action est d'impulser l'homogénéisation de ce traitement et des indicateurs pour l'autoroute transmaghrébine de manière à obtenir une harmonisation du calcul des niveaux de sécurité harmonisés et une identification unifiée des points noirs de l'autoroute. Comme résultat de cette activité la présentation de ces données homogénéisées sera faite. Il faudra analyser aussi quelle est la meilleure façon d'en faire diffusion. En plus, cette activité servira à renforcer la vision régionale de l'axe autoroutier transmaghrébin.

Une autre tâche dans le cadre de cette action consistera à évaluer l'intérêt des administrations nationales pour des initiatives de coopération internationale travaillant sur la collecte et analyse de données sur les taux d'accidents routiers. Cette activité pourrait être réalisée via une présentation des différentes initiatives existantes ; elle présenterait également l'avantage de permettre un approfondissement de certaines bonnes pratiques et d'aspects liés à la formation en matière de traitement de données routières.

### **Acteurs cibles et synergies**

Acteur cible : Algérie, Libye, Maroc, Mauritanie et Tunisie.

Synergies :

nationales : ministères en charge des transports en Algérie, en Libye, au Maroc, en Mauritanie et en Tunisie.

internationales : BEI, BICAR<sup>3</sup> (FIT), FMSR (BM), PMSR, Programme EuroMed de sécurité routière UMA.

### **Durée approximative**

La durée pour la réalisation des activités de cette action sera, au maximum, d'un an.

---

<sup>3</sup> BICAR: Groupe de travail formé par le Forum international des transports (FIT) et par le centre de recherche sur les transports de l'OCDE, dont l'objectif principal est de contribuer à la coopération internationale à travers la collecte de données sur les taux d'accidents routiers et leur analyse.



## SECTION 5. ACTIONS TRANSVERSALES

### Objectif de la section

Cette section vise à regrouper les actions à caractère transversal et qui sont communes aux autres sections. Elle consiste à faire le suivi des actions décrites dans ce plan d'action et impulser les actions de formation qui leur sont nécessaires.

### Liste d'actions

Action 5.1. Promotion de la formation.

Action 5.2. Rapport de suivi et coordination.

### Chronogramme

	T1 2015	T2 2015	T3 2015	T4 2015	T1 2016	T2 2016	T3 2016	T4 2016
Action 5.1.								
Action 5.2.								

## **Développement des actions**

### Action 5.1. Promotion de la formation

#### **Description**

Tout au long de l'élaboration de ce plan d'action, la formation des ressources humaines a toujours été une des composantes fondamentales et condition sine qua non pour une mise en place réussie des actions. C'est pourquoi, un grand nombre d'actions comprend des activités formatives internes au moyen de bonnes pratiques ou d'assistances techniques.

La synthèse des activités concrètes de formation dans le plan d'action et leur suivi constituent l'objet de cette action. Parallèlement, il est important d'être attentif aux besoins nouveaux pouvant apparaître dans le domaine de la formation, de manière à coordonner les différentes réponses à offrir.

#### **Acteurs cibles et synergies**

Acteur cible : les bénéficiaires de chaque action présentée.

Synergies :

nationales : ministères chargés du transport, de l'équipement, des travaux publics, AGA, ADM, STA.

internationales: BEI, BERD, BICAR, BM, CE, CEE-NU, CETMO, CIDC, EPEC, FMSR, GBID, IRU, OMD, PMSR, SUpM, UMA.

#### **Durée approximative**

La promotion de la formation s'effectuera sur toute la durée du plan d'action (2 ans).

## Action 5.2. Rapport de suivi et coordination

### **Description**

Le suivi se réalisera à partir de l'élaboration de rapports semestriels sur les actions en place. Ces rapports seront présentés aux IFI et aux experts du GTMO 5+5 pour les tenir informés de l'état d'avancement de chaque action. En plus, l'organisation de réunions annuelles consacrées exclusivement à l'évaluation des actions est prévue. Elles permettront de revoir les actions réalisées, les modifier si nécessaire ou d'en introduire d'autres. Les participants à ces réunions seront les représentants des IFI chargés du développement des actions et les experts du GTMO 5+5.

Cette action de rapport et de coordination sera développée par le CETMO (Secrétariat du GTMO5+5) et le SUPM.

### **Acteurs cibles et synergies**

Acteur cible : région du Maghreb.

Synergies :

nationales : ministères chargés du transport, de l'équipement, des travaux publics, AGA, AdM, STA.

internationales: BEI, BERD, BM, CE, CEE-NU, CETMO, GBID/CIDC, IRU, OMD, SUPM, UMA.

### **Durée approximative**

Le suivi des actions sera réalisé sur la totalité de la durée du plan d'action.

## **COORDINATION DU PLAN D'ACTION**

Comme cela a été précisé au début de ce rapport, l'initiative consistant à développer la composante horizontale de l'autoroute transmaghrébine -qui se matérialise sous la forme de ce plan d'action- a été lancée par le CETMO (Secrétariat technique du GTMO 5+5) et le Secrétariat de l'UpM (SUpM).

Après avoir déterminé les sections sur lesquelles devront porter la coordination de la gestion et le développement de l'axe autoroutier transmaghrébin, il a fallu définir les actions concrètes s'inscrivant dans chacune d'entre elles, et dont le rôle est de renforcer la coopération entre les différents acteurs tant nationaux qu'internationaux. Ces actions sont le fruit d'un travail consensuel et d'un dialogue ouvert entre les administrations publiques des pays du GTMO 5+5, les organismes internationaux, le CETMO et le SUpM.

Cette explication sur la conception du plan d'action a pour but d'illustrer le principe sur lequel devra également s'appuyer sa mise en place : un principe de collaboration et de participation de la part de toutes institutions impliquées dans le développement de la région et possédant, de plus, une longue expérience dans les domaines liés à chaque section. Il est évident qu'un effort important de coordination devra être fourni et que les institutions devront adapter les actions dont elles auront la charge, à leur méthodologie et techniques habituelles. Ce principe de coordination concerne aussi le financement de ce plan d'action. En effet les institutions impliquées dans sa mise en place devront collaborer entre elles et avec les experts nationaux afin de définir le système de financement le plus approprié pour chaque action.

Le travail de coordination avec les administrations, les organismes qui pilotent les actions, etc. nécessaire pour que les objectifs et l'approche retenue dans le plan d'action soient toujours maintenus, sera réalisé conjointement par le CETMO et le SUpM. En plus, le SUpM devra informer sur l'évolution de ce plan d'action lors de la tenue de la réunion des hauts fonctionnaires de l'UpM.

En conclusion, il s'agit d'un plan d'action à mettre en place dans une perspective de somme des connaissances et compétences mais aussi de dialogue, pour une optimisation des ressources et l'obtention de meilleurs résultats pour les pays bénéficiaires.

### CHRONOGRAMME DU PLAN D'ACTION

	T1 2015	T2 2015	T3 2015	T4 2015	T1 2016	T2 2016	T3 2016	T4 2016
Action 1.1.		■	■					
Action 1.2.	■	■	■	■	■	■	■	■
Action 1.3.			■	■				
Action 1.4.			■	■	■	■		
Action 1.5.				■	■	■	■	
Action 2.1.	■	■	■	■	■	■	■	■
Action 2.2.			■	■				
Action 2.3.				■	■	■	■	
Action 3.1.	■	■	■	■	■	■	■	■
Action 4.1.		■	■	■	■			
Action 4.2.				■	■	■	■	
Action 5.1.	■	■	■	■	■	■	■	■
Action 5.2.	■	■	■	■	■	■	■	■