

## L'UNION DU MAGHREB ARABE : UN BILAN DE L'INTÉGRATION ÉCONOMIQUE

LOUIS BLIN\*  
ERIC GOBE\*\*

Dresser un bilan des activités d'une institution n'ayant pas deux ans d'âge peut paraître prématuré. Créée le 17 février 1989 par l'Algérie, la Libye, le Maroc, la Mauritanie et la Tunisie, l'Union du Maghreb Arabe (UMA) a généré ses activités propres dans de nombreux secteurs, mais a surtout servi de catalyseur à des projets promus par deux de ces pays ou davantage avant sa constitution, en facilitant leur réalisation ou en élargissant leurs perspectives.

Le bilan de l'UMA ne doit donc pas seulement être cherché en son sein mais aussi dans tous les domaines de l'intégration maghrébine, dans la mesure où l'on considère que cette intégration représente l'objectif de l'Union, qui ne constituerait donc pas une fin en soi (1). Si l'on adopte ce point de vue, il apparaît que les plans tracés par l'UMA évolueront en fonction des réalisations conjointes de ses membres. On ne peut juger l'activité de l'UMA sans prendre en compte les réalisations parallèles, dont il est difficile de déterminer dans quelle mesure elles participent de la dynamique créée par sa constitution.

Un rapport d'experts présenté en octobre 1990 au conseil des ministres des Affaires Etrangères, de l'Economie, des Finances et de l'Agriculture des pays membres de l'UMA préconisait une stratégie d'intégration maghrébine en quatre phases : création d'une zone de libre échange avant la fin de 1992, puis d'une union douanière, d'un marché commun et enfin d'une union économique avant la fin de 1995. Cette stratégie volontariste d'intégration progressive, économiste dans son approche, a une démarche globalisante. Quand on examine les réalisations conjointes des pays du Maghreb, on s'aperçoit que la coordination de leurs politiques économiques a plus de chances de se concentrer dans certains domaines, sans que l'on sache encore si cet état de choses bloquera l'élargissement de leur coopération économique ou, au contraire, l'accélèrera. Ces domaines sont essentiellement ceux de l'énergie et des transports, qui seront donc privilégiés dans notre bilan thématique, présenté sous forme de document de travail afin de pouvoir servir de base à une réflexion plus globale sur l'intégration maghrébine.

---

\* Rédacteur en Chef, *Pétrole et Gaz Arabe*.

\*\* Allocataire de recherche

(1) Les revues spécialisées *Pétrole et Gaz arabes* et *Maghreb Sélection* ont servi de bases de données pour la confection de ce bilan.

## I. - LE MAGHREB DU PÉTROLE ET DU GAZ

Le pétrole et le gaz joueront-ils au Maghreb le rôle du charbon dans la Communauté européenne ? La comparaison est tentante, ce domaine étant celui qui a jusqu'à présent généré le plus grand nombre de projets conjoints.

### 1) PROJETS ALGÉRO-LIBYENS

• **Société arabe algéro-libyenne d'exploitation et de production pétrolières** (en anglais, Algerian-Libyan Exploration and Production Company, Alepco) : société mixte au capital libéré de 1 million de \$ détenu à 50 % par la Sonatrach algérienne et 50 % par la National Oil Corporation (NOC) libyenne, constituée le 28 juin 1988 à Tripoli, conformément à un protocole d'accord conclu le 16 juin 1987.

L'Alepco a signé en octobre 1989 un contrat d'exploration pétrolière avec la Sonatrach, concernant deux blocs d'une superficie totale de 8 954 km<sup>2</sup> situés entre Hassi R'Mel et Hassi Messaoud, s'engageant à y investir un minimum de 23 millions de \$, pour 3 forages notamment. Les engagements totaux d'investissements de l'Alepco s'élèvent à \$ 59 millions de \$.

• **Société arabe algéro-libyenne de géophysique** : constituée le 28 juin 1988 à Alger. Cette société au capital de 1 million \$ réparti à 50-50 % entre la NOC et l'Entreprise Nationale Algérienne de Géophysique (Enageo), s'est engagée à investir 19 millions \$ et à former avant la fin de 1990 deux équipes opérationnelles en Libye et en Algérie.

• Un accord prévoyant la création d'une **société mixte dans le domaine des industries pétrochimiques** a été signé le 28 juin 1988 à Alger à l'occasion de la cinquième session de la commission mixte d'exécution algéro-libyenne.

### 2) PROJET ALGÉRO-TUNISO-LIBYEN

• **Société du Maghreb Arabe pour le transport du gaz naturel (Somatgaz)**. Cette société au capital de 300 000 dinars tunisiens dont le siège est fixé à Tunis a été constituée en juin 1988 à Tripoli par les sociétés algérienne Sonatrach, tunisienne Etap et libyenne NOC, suite à un accord inter-gouvernemental signé le 22 mars 1988 à Tunis. La Somatgaz est chargée de réaliser les études détaillées du tracé du «gazoduc transmaghrebain», qui doit relier l'Algérie à la Libye via la Tunisie. Ses activités pourraient être étendues aux études d'engineering, à la réalisation et à l'exploitation de cet ouvrage.

La Somatgaz a attribué le 12 avril 1990 le contrat d'étude du tracé au groupement algéro-tunisien Entreprise Nationale de Canalisation (ENAC)/Société Tunisienne de l'Electricité et du Gaz (STEG), prévoyant un délai d'achèvement de 6 mois. Ce gazoduc relierait sur 400 km environ la

station algérienne de l'Oued Saf-Saf, située sur le gazoduc algéro-tuniso-italien «Transmed» à proximité immédiate de la Tunisie, à Zouara, via les localités tunisiennes de Fériana, Gafsa, Chott-Fejaj, Zarzis, Médenine et Ras Jedir.

L'Algérie, la Tunisie et la Libye ont signé le 22 mars 1988 à Tunis un protocole d'accord, qui stipule notamment que le financement de ce gazoduc, destiné à transporter les 3,6 milliards m<sup>3</sup>/an que doit acheter la Libye à l'Algérie pendant 25 ans (90 Gm<sup>3</sup> au total) «sera assuré par une société algéro-libyenne bénéficiant du statut offshore. Cette société sera propriétaire de l'ouvrage, conformément à un régime de concession et à une convention d'établissement qu'elle conviendra avec l'État tunisien sous le patronnage des trois pays». Le protocole stipule également que «les besoins en gaz naturel nécessaire à l'approvisionnement des régions traversées par ce gazoduc en Tunisie seront assurées par cet ouvrage».

La Sonatrach et la NOC avaient signé la veille (21 mars) à Alger un protocole d'accord fixant les conditions économiques, commerciales et techniques d'approvisionnement de la Libye en gaz algérien, décidé dès février 1986, les réserves libyennes situées dans l'Est du pays ne pouvant assurer le fonctionnement des usines qui ont récemment été construites dans la partie occidentale. Le coût du projet est estimé à \$ 400 millions et il devrait être achevé vers 1993.

### 3) PROJETS TUNISO-LIBYENS

• **Société Tuniso-Libyenne d'Exploration et d'Exploitation Pétrolières.** Constituée le 10 août 1989 (suite à un accord signé en décembre 1988) avec un capital de 5 millions \$ (dont un million libéré) détenu à parité par l'Entreprise Tunisienne d'Activités Pétrolières (ETAP) et la NOC libyenne, cette société dont le siège a été inauguré le 14 juin 1990 à Houmt Souk, dans l'île de Jerba à proximité de la frontière tuniso-libyenne, détient un permis d'exploration pétrolière couvrant un bloc en mer de 3 055 km<sup>2</sup> réparti de part et d'autre de la ligne de partage des eaux territoriales de la Libye et de la Tunisie. Ce permis appelé «7 novembre», date de l'arrivée au pouvoir du président Ben Ali, a été attribué le 8 août 1988 et vient à échéance en 2014. Le contentieux sur la frontière maritime tuniso-libyenne, réglé en septembre 1988, concernait notamment la zone où se trouve ce permis.

La prospection pétrolière déjà effectuée sur ce bloc a mis en évidence deux petites structures du côté tunisien et une importante, appelée Omar, du côté libyen, qui présente des analogies avec le gisement géant de Bouri, situé au sud, qui contient 5 milliards de barils de réserves. Après avoir inauguré de concert l'entrée en production de ce champ le 4 septembre 1988, le président Ben Ali et le colonel Kadhafi ont convenu que 10 % de la production éventuelle de la partie libyenne du bloc de prospection commune seraient donnés à la Tunisie par la Libye.

• D'autre part, la pose d'un **oléoduc entre la raffinerie libyenne de zawiya et le port pétrolier tunisien de Zarzis**, pour la livraison de produits pétroliers libyens à la Tunisie, prévue dans un accord signé en 1988, a fait l'objet d'une étude de faisabilité en 1989.

#### 4) PROJET ALGÉRO-TUNISO-ITALIEN

Le projet algéro-italien de **gazoduc transméditerranéen**, conclu le 22 octobre 1977 par la Sonatrach et l'ENI italienne, concerne la Tunisie en tant que pays de transit. Le gouvernement tunisien est en effet propriétaire de la section de 360 km du «Transmed», pour laquelle il reçoit des droits de transit équivalant à 5,25 % du volume de gaz transporté jusqu'à un volume de 12,4 milliards de m<sup>3</sup>/an, 6 % pour les 2 Gm<sup>3</sup>/an supplémentaires et 6,75 % au-delà de 14,4 Gm<sup>3</sup>/an.

Achévé en août 1981 pour un coût de 532 millions \$, ce gazoduc est entré en service en août 1983, et sa capacité actuelle d'environ 15 Gm<sup>3</sup>/an pourrait être doublée si les négociations engagées par l'Algérie avec plusieurs pays européens pour la vente de gaz aboutissent. Ce gazoduc est exploité par la société algéro-italienne Trans-Mediterranean Pipeline Company.

#### 5) PROJETS ALGÉRO-MAROCAINS

Aux termes d'un accord signé le 8 février 1989, l'Algérie et le Maroc ont convenu de poser un gazoduc entre Hassi R'Mel et Tanger, devant être exploité à partir de 1995 par une société mixte. Dans ce sens la Sonatrach et la Société nationale marocaine des produits pétroliers ont formé une société conjointe au capital de 500 000\$ basée au Maroc, pour les études de cet ouvrage, qui constituera la première phase du «**gazoduc de l'Ouest**» devant franchir le détroit de Gibraltar. Ce gazoduc, à la construction duquel participeraient l'Espagne, le Portugal, la France et l'Allemagne, aurait une capacité totale de 115 Gm<sup>3</sup>/an, dont 2,5 Gm<sup>3</sup>/an destinés au Maroc.

La Sonatrach et l'Office national marocain de recherches et d'exploitation pétrolières (Onarep) ont par ailleurs constitué en 1989 un **Comité technique mixte de recherche et de production des hydrocarbures** dont la première activité, lancée en 1990, est une étude géologique détaillée d'une zone des Hauts Plateaux répartie de part et d'autre de la frontière algéro-marocaine, avec pour but une meilleure connaissance de sa géologie profonde.

#### 6) COOPÉRATION ALGÉRO-MAURITANIENNE

L'entreprise nationale algérienne d'engineering pétrolier a rénové la **raffinerie de Nouadhibou**, d'une capacité de 20 000 barils/jour, aux termes d'un contrat signé le 25 juillet 1985. Achévés en avril 1987, les travaux ont été réalisés par quatre entreprises algériennes, dont l'Entreprise nationale de raffinage et de distribution de produits pétroliers (Naftal), et une

mauritanienne. Naftal a par ailleurs été chargée de l'exploitation de cette raffinerie et la société nationale algérienne des grands travaux pétroliers a réalisé un **centre enfûteur de GPL** à proximité de cette raffinerie, aux termes d'un contrat signé en juillet 1985.

#### 7) COOPÉRATION INTRA-MAGHRÉBINE

Constitué le 3 février 1989 par les raffineries des cinq pays de l'UMA, le **Comité maghrébin de l'industrie pétrolière** s'est élargi le 31 juillet 1990 aux sociétés maghrébines de distribution des produits pétroliers et de fabrication de produits pétrochimiques. Ce comité, qui compte sept commissions, a pour objectif de promouvoir l'échange d'expériences, l'assistance mutuelle, la standardisation des normes et la réalisation des projets communs.

Réuni les 13-14 février 1990 à Tunis, le conseil des ministres maghrébins de l'Énergie a appelé à la création d'un « marché commun de l'énergie » et a adopté plusieurs recommandations portant en particulier sur l'interconnexion des réseaux électriques des pays membres, la promotion de l'utilisation locale du gaz naturel et l'échange de produits pétroliers et de GPL. Il a par ailleurs créé une commission maghrébine des ressources pétrolières et gazières.

## II. - LE MAGHREB DES TRANSPORTS

Les transports routiers et ferroviaires intra-maghrébins sont peu développés, les réseaux ayant été planifiés selon des logiques nationales avec des maillages concentriques vers les capitales. En matière de liaisons aériennes, seules les capitales maghrébines sont reliées entre-elles (sauf pour le Maroc où le principal aéroport est dans la capitale économique Casablanca, située à proximité de Rabat). Dans ces conditions le développement des transports intra-maghrébins constitue une priorité pour l'UMA, un certain nombre de projets mixtes pouvant servir de points d'appui en vue d'une stratégie unitaire.

#### 1) PROJET ALGÉRO-LIBYEN

• **Compagnie algéro-libyenne de transport maritime (CALTRAM)** société mixte constituée entre l'Algérie et la Libye le 10 octobre 1973 dispose d'un capital de 50 millions de dollars et d'une flotte de cinq navires.

#### 2) PROJET ALGÉRO-MAROCAIN

En matière de transport ferroviaire, un accord a été signé le 10 juin 1989 pour la création de sociétés mixtes entre l'Office national marocain des chemins de fer (ONCF) et la société nationale algérienne de transports ferroviaires dans le domaine du transport terrestre sur grandes distances.

## 3) PROJETS ÉLABORÉS DANS LE CADRE DE L'UMA

Réunis les 13 et 14 mai 1989 à Tripoli, **les ministres des transports des cinq pays membres de l'UMA** ont mis au point un plan de renforcement des réseaux intra-maghrébin. Ils ont décidé de former un comité ministériel chargé de promouvoir la complémentarité entre les différentes branches du secteur des transports dans les pays de l'UMA. Ce comité sera aidé par des commissions permanentes pour le suivi des actions maghrébines dans le secteur des transports.

En matière de transport maritime, les participants se sont mis d'accord sur l'unification des procédures de traitement des navires et équipages des pays de l'UMA. D'autre part, la commission permanente devra préparer un projet de création d'une société maghrébine de transport maritime.

Pour le transport terrestre, les ministres ont convenu d'élaborer un projet de convention de transit et de préparer une étude sur la création d'une société mixte pour le transport en commun et celui des marchandises.

Réunie du 18 au 22 juin 1989 à Alger, **la commission permanente de l'aviation civile a décidé :**

— l'unification de l'espace aérien des pays de l'UMA grâce à la mise en place de procédures uniques de circulation aérienne,

— la coordination entre le secteur des télécommunications et celui du transport aérien afin d'assurer une meilleure sécurité aéronautique,

— la réalisation d'études concernant les services d'information aéronautique et la création de structures de maintenances et de calibrages communes.

La commission ministérielle maghrébine des infrastructures des 21-22 mars 1990 a adopté des propositions visant à :

— réduire de 44 heures en 1990 à 24 heures d'ici 1995 puis à 15 heures d'ici l'an 2000 la durée de la liaison ferroviaire Tunis-Casablanca,

— étudier le tracé d'une ligne de chemin de fer maghrébin et du TGV maghrébin,

— la signature d'un accord sur le transit et le transport des personnes et des marchandises,

— créer un espace maritime commun permettant aux navires des pays de l'UMA de se voir traiter dans les eaux territoriales des autres pays maghrébins comme un national.

Réuni les 5 et 6 mai 1990 à Alger, **le conseil des ministres des transports de l'UMA** a adopté le projet de création de la compagnie aérienne commune «**Air Maghreb**» proposé par le groupe de travail des responsables de l'aviation civile et des sociétés de transport aérien de l'UMA réuni les 2 et 3 mai 1990 à Tunis.

La compagnie débutera ses activités parallèlement aux compagnies nationales des pays de l'UMA. Air Maghreb absorbera progressivement les lignes aériennes, les avions et les équipages des compagnies existantes.

Lors de cette réunion, les participants ont également adopté une convention relative au transport routier de voyageurs et de marchandises.

En matière ferroviaire, les ministres ont demandé à chaque Etat membre de l'UMA de consacrer les investissements complémentaires nécessaires afin de réduire à 30 heures la durée du trajet Tunis-Casablanca. Le comité maghrébin des transports ferroviaires a été chargé d'inventorier les moyens existants dans les domaines de la construction de locomotives et de wagons.

Dans le domaine portuaire et maritime, les ministres des transports ont invité la commission maritime à se réunir en juillet 1990 afin de finaliser le projet de création de la compagnie maghrébine de transport maritime.

Réuni en mai 1990 à Tunis, **le conseil des ministres de l'équipement et des travaux publics de l'UMA** a décidé de construire une autoroute entre les capitales des pays de l'UMA. Il a également été décidé de renforcer le réseau routier entre les pays du Maghreb, de le numéroter de façon uniforme (M1, M2, M3) ainsi que d'unifier les normes techniques pour toutes les routes maghrébines.

Réunis le 23 octobre 1990 à Tunis, **les ministres des transports des pays de l'UMA** ont approuvé le projet d'accord de création d'une société maghrébine de transport maritime ainsi que celui de coopération en matière de marine marchande. D'autre part les ministres ont recommandé :

— L'amélioration des services du transmaghrébin Tunis-Casablanca et la nécessité de procéder au contrôle de police et de douane à l'intérieur du train afin de réduire la durée du voyage de quatre heures.

— La création de groupements communs pour l'exploitation du transport de voyageurs et de marchandises.

— La création d'un groupe de travail pour l'étude d'un projet de code de la route maghrébin.

Les ministres ont également affirmé la nécessité de promouvoir l'industrie de la construction et de la réparation navales des pays du Maghreb et d'œuvrer à la création d'une unité de réparation au niveau maghrébin.

Réunie le 11 novembre 1990 à Tunis, **la commission ministérielle de l'UMA chargée des infrastructures de base** a décidé de :

— mettre en place une commission permanente technique chargée des routes dont la mission sera d'élaborer un programme pour la réalisation des études économiques et techniques de la route maghrébine entre la fin de 1991 et 1995 et de préparer une carte du réseau routier maghrébin,

— présenter un dossier comportant l'évaluation financière et la durée de réalisation du transmaghrébin,

— désigner un comité spécialisé qui étudiera les bases d'une politique maghrébine commune de transport aérien,

— d'élaborer un projet d'accord en matière de navigation marchande.

## PRINCIPAUX INDICATEURS DE L'UMA (1988)

	POPULATION		SUPERFICIE		PNB		PNB/h	IMP. Céréa.	CONS. énerg.
	Mh	%	1 000 km <sup>2</sup>	%	M \$	%	\$	par hab./kg	par hab.*
ALGÉRIE	23,8	38,6	2 382	41,2	56 168	51,4	2 360	258	1 094
LIBYE	4,2	6,8	1 760	30,5	22 764	20,8	5 420	342	2 719
MAROC	24	38,9	447	7,7	19 920	18,2	830	68	239
MAURITANIE	1,9	3,1	1 026	17,8	912	0,8	480	115	111
TUNISIE	7,8	12,6	165	2,8	9 594	8,8	1 230	271	499
USA	61,7	100	5 779	100	109 358	100	1 772	187	

\* 1 kg d'équivalent pétrole.

	Commerce de Marchandises				TOTAL/PNB	% Produit primaires dans exp.	Dettes totales **		Dettes par H (\$)	Dettes PNB
	EXPORTAT.	%	IMPORTAT.	%			M \$	%		
	ALGÉRIE	7 674	38,8	7 432	32,8	26,9	97	28 087	45,6	1 180
LIBYE	5 640	28,55	6 386	28,1	52,8	99	3 194	5,2	760	14
MAROC	3 624	18,35	4 818	21,2	42,4	50	20 534	33,35	848	102,2
MAURITANIE	433	2,2	353	1,6	86,2	97	1 939	3,2	1 047	218,1
TUNISIE	2 397	12,1	3 692	16,3	63,5	36	7 783	12,65	998	81,1
UMA	19 768	100,	22 681	100	38,8	82	61 587	100	998	56,3

Sources : Banque Mondiale, rapport sur le développement dans le monde 1990, sauf pour les chiffres de la dette la Banque Mondiale ne donnant pas d'indications pour la Libye. Les estimations de l'OCDE en matière d'endettement sont toujours supérieures à celles de la Banque Mondiale. Le PNB a été obtenu en multipliant le PNB/habitant par la population.