

 **LES RENCONTRES**
ÉCONOMIQUES
اللقاءات الاقتصادية

TRANSPORTS ET MOBILITÉ
DANS LE MONDE ARABE

Institut du monde arabe, 27 novembre 2018

TRANSPORTS ET MOBILITÉ DANS LE MONDE ARABE

Dans le cadre des Rencontres économiques du monde arabe, l'IMA a consacré le 27 novembre 2018 une matinée d'échanges à la question des transports et de la mobilité. Celle-ci est cruciale pour les pays arabes qui connaissent l'une des croissances démographiques et urbaines les plus élevées au monde.

Les enjeux pour les gouvernements sont multiples, qu'il s'agisse de maîtriser le développement des centres urbains, de désenclaver les espaces ruraux, ou encore de s'affirmer comme des hubs régionaux, en Afrique comme dans le Golfe.

Plusieurs chantiers d'extension et de modernisation des réseaux ferrés et urbains, faisant l'objet d'investissements massifs de la part des États et des villes arabes, ont vu le jour ces dernières années. Ces grands projets représentent autant d'opportunités pour les entreprises françaises, dont l'expertise en matière d'ingénierie, de construction et de gestion des infrastructures de transports est largement reconnue.

L'Institut du monde arabe remercie les partenaires de la Rencontre économique :



p. 4 - DISCOURS D'OUVERTURE

Jack Lang, président de l'Institut du monde arabe

p. 8 - KEYNOTE

Mohamed Mezghani, secrétaire général de l'Union Internationale des Transports Publics

Échanges sous la modération de **Line Rifaï**, journaliste, France 24

p. 18 - TABLE RONDE « LES GRANDS ENJEUX DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DANS LE MONDE ARABE »

Abdulrahman Alshalan, directeur des transports de l'Arriyadh Development Authority (ADA)

Adil Bahi, directeur de la stratégie, des programmes et de la coordination des transports au sein du ministère marocain de l'Équipement, du Transport, de la Logistique et de l'Eau

Lise Breuil, responsable de la division « Transports et mobilité » de l'Agence Française de Développement (AFD)

Rémi Cunin, directeur général délégué d'Egis

Peter Landuyt, Museum Services Director de Collaboration Group et Project Director du Riyadh Public Transport Visitors Center

Agnès Romatet-Espagne, directrice générale adjointe International de SNCF Mobilités

Échanges sous la modération de **Malick Diawara**, responsable éditorial, *Le Point Afrique*

DISCOURS D'OUVERTURE

Jack Lang, président de l'Institut du monde arabe

Mesdames et messieurs, je vous souhaite la bienvenue. Nous sommes fiers que vous ayez accepté de vous joindre à nous pour cette nouvelle rencontre économique. Nous devons cette initiative à notre secrétaire général David Bruckert et à Adèle Parrilla ; elle rassemble économistes, chefs d'entreprise, personnalités politiques, diplomates. C'est à chaque fois un moment fort, utile, un moment qui permet de prolonger la réflexion et éventuellement d'engager des actions.

Je souhaite saluer M. l'ambassadeur du Maroc, M. l'ambassadeur d'Irak, les diplomates présents parmi nous et les différentes personnalités.

Lors de cette matinée, nous nous attacherons à décrypter les grandes évolutions dans le domaine du transport et de la mobilité. Sans établir aucune corrélation avec la situation que nous vivons en ce moment en France, nous ne pensions pas, au moment où nous avons proposé ce thème, qu'il pourrait revêtir une telle puissance de feu et une telle efficacité dans l'imaginaire, dans la réalité de ceux qui vivent jour après jour les transports. La question n'est pas seulement spécifique à chaque pays, elle concerne le monde entier. Tout récemment, le président de la République et Sa Majesté le roi du Maroc inauguraient la ligne historique Tanger-Casablanca. En Arabie Saoudite, le très innovant Visitor Center ouvert à Riyad en 2017 permet aux habitants de découvrir les nouveaux moyens de transport en commun mis à leur disposition, une grande révolution à l'échelle de l'histoire de ce pays. Le monde arabe, confronté à la croissance urbaine hors normes, fait face à des défis de taille qui appellent de nombreuses questions : comment gérer l'expansion des centres urbains, comment désenclaver les espaces ruraux, comment connecter les villes de façon optimale, comment faire émerger des hubs régionaux ?

Les intervenants livreront leurs points de vue, feront partager leurs expériences et dévoileront certains dessous d'un secteur en plein développement. Ils reviendront sur des exemples de collaborations réussies

entre des entreprises françaises et arabes, mobilisées pour œuvrer au développement de projets, grands ou modestes. Je voudrais remercier chaleureusement les intervenants qui nous font l'honneur d'être présents ce matin : Mohamed Mezghani, secrétaire général de l'Union Internationale des Transports Publics, Abdulrahman Alshalan, directeur des transports de l'Arriyadh Development Authority (ADA), accompagné d'Alwalid Alekrish, vice-Président pour les programmes et les projets de l'ADA, Peter Landuyt, Museum Services Director de la société Collaboration et Project Director du Riyadh Public Transport Visitors Center, et Adil Bahi, directeur de la stratégie, des programmes et de la coordination des transports au sein du ministère de l'Équipement, du Transport, de la Logistique et de l'Eau du Royaume du Maroc. Malheureusement, le directeur général de l'ONCF est pris par le lancement du TGV que j'évoquais à l'instant. Il faut que ce soit une réussite technique, elle l'est déjà, politique elle l'est aussi même s'il peut y avoir parfois des controverses, et aussi commerciale et populaire. Les trois personnalités qui interviennent au nom d'acteurs économiques français pleinement mobilisés pour œuvrer au développement de la mobilité dans le monde arabe sont Agnès Romatet-Espagne, directrice générale adjointe International de SNCF Mobilités, Rémi Cunin, directeur général délégué d'Egis, et Lise Breuil, responsable de la division « Transports et mobilité » de l'Agence Française de Développement. Merci également à nos deux modérateurs fidèles et amis, Malick Diawara, responsable éditorial du *Point Afrique*, et Line Rifaï, journaliste à France 24. Enfin merci aux partenaires de l'événement, RATP Dev, Egis, la SNCF, Alstom, France Médias Monde et l'Union Internationale des Transports Publics.

Avant de leur céder la parole, je veux d'un mot souligner que cet événement consacré à l'un des aspects clés du développement urbain fait d'une certaine manière écho à l'exposition « Cités millénaires – Voyage virtuel de Palmyre à Mossoul » en passant par Alep et d'autres cités historiques que nous présentons jusqu'au 10 février prochain. Cette manifestation exceptionnelle ressuscite les merveilles architecturales de villes et sites patrimoniaux arabes aujourd'hui menacés ou hélas déjà détruits par les conflits armés, que ce soit par Daech ou par le gouvernement en place. Des projections

gigantesques, des témoignages personnels ou collectifs, des vidéos et une expérience en réalité virtuelle conçue par notre partenaire Ubisoft plongent le visiteur au cœur de ces sites extraordinaires tels qu'ils étaient hier, tels qu'ils sont aujourd'hui et tels qu'ils pourraient ressusciter demain.

Un dernier mot, merci à l'équipe du service Mécénat et Développement de l'Institut du monde arabe qui organise cette matinée et en particulier à sa directrice, Adèle Parrilla, ainsi qu'à Pauline de Gombert et Gabriel Butin. Merci à vous tous.

KEYNOTE

Line Rifaï : Bonjour et merci d'être avec nous. Nous vous proposons un état des lieux sur la situation des transports publics urbains dans le monde arabe avec Mohamed Mezghani, secrétaire général de l'Union Internationale des Transports Publics.

Mohamed Mezghani : On parle beaucoup des transports publics urbains dans les pays arabes, dont certains enregistrent un manque au regard du développement urbain rapide de ces dernières années. Entre 1960 et 2015, la part de la population urbaine dans ces pays a quasiment doublé. L'offre a-t-elle suivi ? Quels sont les moyens de transport public urbain les plus utilisés dans ces pays aujourd'hui ?

Le taux d'urbanisation dans les pays arabes est supérieur à la moyenne mondiale. Dans les pays du Golfe, 75 % des habitants vivent en ville, contre 50 % dans le monde et deux tiers dans les pays d'Afrique du Nord. La marche reste le mode de déplacement privilégié, notamment dans les pays d'Afrique du Nord et du Machreq. Les pays du Golfe échappent à cette réalité en raison des conditions climatiques. Mais la mobilité reste très dépendante de la voiture malgré un faible taux de motorisation. Pour les pays d'Afrique du Nord, on compte à peu près 120 voitures pour 1 000 habitants, alors que la moyenne au niveau européen est de 500 voitures pour 1 000 habitants. Dans les pays du Golfe ou au Liban, la moyenne est supérieure aux pays européens. La voiture reste le mode de déplacement privilégié. Les transports informels ou non régulés pallient également, de plus en plus, le manque de transports publics organisés. Au Liban, le nombre de taxis et de minibus illégaux pallie le manque de transports publics. En Tunisie, ce mode de transport informel est né il y a une dizaine d'années seulement. Pour le transport public organisé, il y a des différences entre les pays. Certains ont une tradition de transport public, comme le Liban anciennement ; le Maroc avait depuis longtemps des régies de transports publics qui ont laissé place à des délégations de service public ; la Tunisie compte douze sociétés de transport régional dépendantes

du ministère des Transports ; l'Algérie a une tradition de transports publics ; comme l'Égypte avec le tram d'Alexandrie qui date de 1896. Les pays nouveaux, comme ceux du Golfe, développent des transports publics car ils ont pris conscience qu'on ne pouvait pas tabler sur une mobilité du « tout automobile ». Tous les pays arabes ont un certain retard dans le développement des transports publics. Dans certaines villes, 85 % de la mobilité est représentée par la voiture. Ce qui change, c'est la prise de conscience.

Quels sont aujourd'hui les principaux freins au développement de ces transports publics ? Est-ce le coût ou bien l'image souvent dégradée de ces transports publics dans un certain nombre de pays ?

L'image n'est pas attractive, le transport public est perçu comme le moyen de transport de ceux qui n'ont pas le choix, bien que l'image soit en train de changer, notamment en raison de la modernisation que l'on voit au Maroc ou dans les pays du Golfe. Mais l'un des freins principaux est la gouvernance, l'absence d'autorité organisatrice qui va définir le mode de transport, le développer et construire les infrastructures. L'émirat de Dubaï dispose d'une autorité organisatrice, la RTA, en charge de tous les modes de transport, y compris les taxis, la distribution de marchandises. Il y en a peu qui soient semblables dans le monde : Londres, Moscou, Singapour, Séoul, Dubaï. Avec ce type d'autorité, on développe plus rapidement les transports publics. Le Maroc a tenté de mettre en place une autorité organisatrice, qui a disparu par manque de moyens. Une nouvelle réflexion tente d'installer des sociétés publiques locales notamment au Maroc. En Tunisie, une loi de 2004 se réfère à la question mais elle n'est pas appliquée. Un projet pilote pour mettre en place une première autorité à Sfax existe mais n'est toujours pas concrétisé. La gouvernance est le sujet fondamental. Ce n'est pas une question de financement.

Selon vous, numériser le fonctionnement des réseaux et former du personnel au niveau local sont deux grands défis qu'il faut relever. Comment cela peut-il contribuer à développer les transports publics ?

Le smartphone devient le moyen d'accéder à la mobilité. Dans certaines villes apparaissent des transports à la demande, type Careem au Moyen-Orient et au Maroc. Uber est sorti du marché en raison de la concurrence locale arabe. L'accès à la mobilité a ainsi été facilité pour une certaine catégorie de la population. La numérisation est aussi une manière de gérer les flottes d'autobus, les réseaux. On a plus de données du trafic, on peut programmer plus facilement, être plus ponctuel. Mais pour profiter de la numérisation, il faut avoir développé les infrastructures. Concernant la formation, elle est un frein, un défi énorme. On ne gère pas les réseaux de transport comme on les gérait il y a vingt ans. On a besoin de personnes formées à la numérisation, la digitalisation. Nous sommes en concurrence avec les secteurs bancaires, de télécommunication, etc. qui recrutent beaucoup de spécialistes en données. Le secteur des transports publics doit savoir se rendre attractif. On a aussi besoin de personnes compétentes pour exploiter, administrer les réseaux de bus, métro. Dans les pays du Golfe, les emplois sont surtout pourvus par de la main-d'œuvre étrangère ou des experts étrangers. Nous sommes donc en concurrence avec ces pays qui importent des ressources humaines qui peuvent venir de nos pays. J'ai entendu que le gouvernement jordanien s'était plaint auprès de certains pays du Golfe qui leur prenaient tous leurs ingénieurs. Notons aussi que le transport public, bien que local, est de plus en plus géré par des groupes mondiaux, comme la RATP ou Keolis Transdev, qui ont besoin d'avoir accès à cette main-d'œuvre. La RATP a décidé de mettre en place un centre de formation au Maroc à destination de certaines personnes qui iraient travailler en Arabie Saoudite, par exemple. Ce type d'initiative se multiplie en raison d'un manque de compétence.

On a évoqué la question du financement, vous dites que ce n'est pas le problème principal, mais a-t-on une idée chiffrée des besoins de financement et des besoins d'investissement ?

Je n'ai pas de chiffre exact, mais si on parle de l'accès à des financements internationaux pour développer les infrastructures, la Jordanie, la Tunisie, le Maroc, l'Algérie n'ont généralement pas ce

problème. Les bailleurs de fonds se disputent même parfois le fait de vouloir financer des projets d'infrastructure.

D'autres initiatives se développent, comme au Maroc avec le fonds d'appui à la restructuration du secteur des transports, le FART (Fonds d'accompagnement des réformes du transport). C'est un fonds structurel, c'est-à-dire pérenne, financé par des prélèvements de TVA et d'autres taxes. Il va financer des projets de transports publics, bus, tramways en site propre. Les villes doivent faire des propositions auprès du gestionnaire du fonds pour bénéficier de ces financements. À Dubaï a été mis en place le « *naming rights* », des droits dont s'acquittent les entreprises privées qui veulent que leur nom soit porté par une station de métro. Il existe aussi des dispositions qui obligent les promoteurs immobiliers à financer une partie du transport qui va desservir leur quartier ou leur projet immobilier.

On peut donc imaginer des partenariats public/privé pour financer les transports publics ?

Bien entendu. La valeur d'un bien foncier augmente quand il est desservi par les transports publics. Il faut donc essayer de définir des dispositifs pour faire contribuer le promoteur.

Quelles sont les possibilités pour une entreprise européenne d'investir et de contribuer à développer ce réseau de transports publics ?

Cela dépend des pays. Certains manquent d'expertise, de compétences et d'entreprises locales et sont ouverts à tous types d'intervenants. D'autres pays imposent des conditions : partenariats avec des sociétés locales, taux d'intégration locale, taux de production locale... Ce sont des marchés en général plutôt ouverts, même s'ils réclament une certaine production locale.

L'autre défi des transports publics urbains est lié à des transports plus écologiques. Avec la congestion des villes et le taux de motorisation très élevé, on assiste à une hausse de la pollution. Commence-t-on à développer des transports publics urbains propres, fonctionnant à l'énergie solaire ou autres énergies renouvelables ?

Au-delà du remplacement des bus au diesel par des bus propres, 85 % à 90 % de la circulation sont constitués par les voitures. La première chose à faire est de transférer les personnes de l'automobile vers les transports en commun.

Certains pays s'engagent pour un transport public plus propre. Le Maroc, par exemple, à l'occasion de la COP22 qui s'est tenue à Marrakech, a inauguré le réseau de bus électriques et de trolleybus à haut niveau de service. De plus en plus de villes testent des bus électriques en Afrique du Nord, au Maroc, en Tunisie. Dubaï est engagée dans la mise en place d'une flotte de bus électriques, le pays compte des flottes de taxis hybrides. Mais ce n'est pas une fin en soi. La part des transports publics dans la consommation totale du transport urbain est au maximum de 10 % dans les grandes villes du monde. Donc même si on convertit tous les transports publics en transports propres, il restera 90 % à traiter. Il faut donc amener les voyageurs en voiture vers le transport public, la marche, le vélo.

Dans le monde arabe, le taux de chômage des jeunes touche à peu près un quart de la population entre 15 et 24 ans, celui des femmes touche près d'un cinquième de la population, sans mentionner leur très faible participation à la vie active. Le développement d'un plus grand réseau de transports en commun propres et sécurisés peut-il permettre d'accroître la mobilité de ces personnes et de leur donner un accès plus facile au marché du travail, d'aller là où il y a de l'emploi ?

C'est un sujet très important. Dans les pays arabes, en Inde, en Amérique latine, les femmes trouvent du travail mais ne peuvent pas s'y rendre en raison de l'absence de transports publics, ou du manque de sécurité dans ces transports. Nous y travaillons avec l'UITP, des

initiatives citoyennes naissent, comme au Liban, avec l'application « Harass tracker » qui permet de signaler les situations de danger, les agressions sexuelles ou autres que les femmes subissent. Cette prise de conscience est le fait d'associations ou d'initiatives citoyennes et pas des sociétés de transport. À Tunis, il existe l'initiative « Ma irkepch » (« Il ne monte pas »). Les femmes doivent voyager dans des conditions beaucoup plus sûres.

Vous parlez d'initiatives citoyennes, méritent-elles d'être formalisées, d'être prises en compte par les sociétés de transport public, les États et les municipalités ?

En Jordanie, une initiative citoyenne a permis de numériser le réseau et de dresser un plan du réseau des transports publics, ce qui a permis de connaître le chemin des lignes fixes mais aussi celles des taxis collectifs. Ces initiatives sont évidemment bien accueillies par les sociétés de transport. Même en Europe, on voit de plus en plus de partenariats avec des start-up, des développeurs d'applications et des sociétés de transport. C'est une bonne chose.

Les embouteillages, les congestions sont un autre sujet – on pense à Beyrouth, au Caire et au coût économique qui leur est lié. Pour le Liban, la Banque mondiale estimait un coût annuel de 2 milliards de dollars. Dans quelle mesure développer ces transports publics peut permettre aux États de gagner en croissance et en productivité ?

En Égypte, 6 % du PIB part dans les embouteillages, entre 5 % et 10 % pour le Liban. Qu'est-ce qui fait qu'une personne va laisser sa voiture et prendre les transports publics ? Ce n'est pas le prix du transport mais sa rapidité. Il faut s'assurer que ces modes de transport public sont en site propre. Si on met des bus électriques dans des embouteillages, ça ne changera rien. Ce n'est pas facile, car il faut prendre de la place aux voitures mais il faut donner la priorité aux transports publics. La ville devient plus attractive avec des transports organisés et propres. Plus attractive pour les entreprises qui veulent s'y instal-

ler, donc pour la création d'emplois, pour le tourisme, qui est dans les pays arabes une source de revenus importante. À Genève, un euro investi dans les transports publics va générer quatre euros dans l'économie locale, un rendement auquel il faut ajouter les bénéfices environnementaux et autres. Amazon voulait installer son site en Europe, mais a éliminé Bruxelles parce que les transports n'étaient pas assez performants.

Certains pays arabes commencent à augmenter le prix des énergies fossiles, traditionnellement subventionnées, ce qui permettait de faire le plein pour un prix modique. Il faut mettre en place des subventions, ou plutôt une compensation, pour l'accès des transports publics à tous.

Quel rôle peut jouer l'UITP, pour aider les pays, arabes en particulier, à développer ces réseaux de transports publics urbains ?

L'UITP est née en 1885 en tant qu'association européenne. Des membres provenant du monde arabe sont arrivés dans les années 1960. Le premier membre du Golfe est arrivé en 1982 : la société d'Oman, elle existe toujours. On a mis en place une division Moyen-Orient/Afrique du Nord en 2005, on a ouvert le bureau à Dubaï en 2007, puis un bureau à Casablanca en 2014 pour les pays du Maghreb. Notre congrès mondial, le plus gros événement en matière de transports publics, s'est tenu à Dubaï en 2011. Un centre d'excellence dans les transports y a été créé pour faire de la recherche et mener des études, fournir de la formation aux membres de la région. L'UITP est une plate-forme où nos membres peuvent se rencontrer et développer leurs activités. De nombreux projets sont nés lors de nos forums. Nous offrons aussi des formations (gouvernance, exploitation, sujets techniques...). Nous essayons de plus en plus de monter des projets internationaux avec des membres du monde arabe mais aussi avec d'autres régions. L'UITP accompagne également ses membres dans la défense de leurs intérêts auprès de leurs ministères de tutelle.

ÉCHANGES AVEC LA SALLE

Participante : Dans le monde arabe, il y a des besoins mais la mise en place des projets pour y répondre dépend de la stabilité du contexte géopolitique (le Liban, par exemple). Quels sont les pays qui sont aujourd'hui sur la voie pour démarrer leurs projets ?

Mohamed Mezghani : Le Maroc a eu des régies de transports jusque dans les années 1990. Elles ont finalement fait faillite, ce qui a conduit à une prise de conscience pour moderniser le réseau, l'organiser et pour donner la priorité aux transports publics. On a commencé par décentraliser la prise de décision : le transport public local doit être décidé localement. Au niveau national, nous devons fournir le cadre qui permette de le faire exister mais l'implication des autorités locales est importante. Au Maroc, les villes ont décidé soit d'exploiter en propre les transports, soit de déléguer l'exploitation à un opérateur privé (national ou international). Cela a aussi été possible grâce au FART, qui a permis de financer des projets de transport en site propre. Dans un contexte tout à fait différent, je peux citer des pays comme les Émirats, le Qatar, l'Arabie Saoudite – où on est en train de construire six lignes de métro simultanément, un projet sans équivalent, même en Chine. Enfin, Dubaï ou le Qatar peuvent s'appuyer sur une seule autorité qui gère tous les types de transports, y compris ses infrastructures, ce qui représente une force certaine, puisqu'ils n'ont pas à solliciter d'autorisations : tout est concentré entre les mains d'une même structure. Dans d'autres pays, le transport dépend du ministère des Transports ou de l'autorité locale, les taxis, eux, dépendent du ministère de l'Intérieur, les transports scolaires, du ministère de l'Éducation ; cette multiplicité d'autorités n'est pas faite pour simplifier les choses. En Arabie Saoudite, il existe au niveau national le PTA, l'Autorité des transports publics, qui dispose d'antennes au niveau local avec les compétences et les moyens nécessaires pour développer les transports publics. La question est celle de la gouvernance et de la volonté politique.

Table ronde

Les grands enjeux des transports et de la mobilité dans le monde arabe



Malick Diawara : Bonjour et merci à tous. Pour commencer, je vais me tourner vers Adil Bahi. Le Maroc vient d'inaugurer la ligne à grande vitesse. Comment conçoit-on une telle ligne dans un pays qui n'est pas doté d'un réseau ferroviaire important ?

Adil Bahi : Il s'agit de la première ligne à grande vitesse du pays mais aussi de la première en Afrique. Le Maroc, sans avoir un réseau ferroviaire aussi développé que de nombreux pays européens, s'appuie sur les meilleures infrastructures en Afrique. Pour remettre les choses dans leur contexte, ce projet s'inscrit dans une politique de grands chantiers, lancée par Sa Majesté il y a environ vingt ans, et qui vise à doter le pays d'infrastructures de transport pour aménager le territoire, accompagner le développement du secteur productif, désenclaver la population, etc. Ce projet s'inscrit dans une stratégie ferroviaire nationale, le plan rail à l'horizon 2040. La stratégie vise le développement du tronçon LGV Tanger-Casablanca mais aussi celui de toute la région de Tanger, le développement de lignes classiques, régionales, l'amélioration de la qualité de service... À l'époque, le projet Tanger Med était en cours de lancement. Il a été un très grand succès puisqu'il est l'un des plus importants ports de la Méditerranée autour duquel s'est développée une dynamique industrielle, économique. La LGV s'inscrit dans cette logique de connectivité autour du pôle économique et industriel de Tanger. La ligne classique mettait quatre heures pour aller jusqu'à Casablanca. Nous avons besoin de développer une ligne directe supplémentaire pour relier Tanger et Casablanca et donner toutes les chances de réussite au projet portuaire de Tanger Med. C'est le contexte qui a justifié le choix de cette ligne, le choix de l'innovation. Et il a été fructueux. Le Maroc a besoin de ce genre de projet emblématique qui tire vers l'avant la région et tout le pays.

Que répondez-vous aux personnes qui pensent qu'un tel projet est trop important pour le Maroc, qui manque dans certaines régions d'infrastructures ferroviaires traditionnelles ?

Je ne partage pas du tout cet avis. Il s'agit d'un choix. Le Maroc a de nombreux besoins, il faut établir des priorités en fonction du potentiel des projets. Tanger est un pôle industriel et économique, à ce titre il y a

des potentialités. Il se situe dans le nord, à la porte de l'Afrique et de la Méditerranée. On ne peut pas négliger cette opportunité sous prétexte que d'autres besoins existent. Le Maroc fait un effort d'investissement, adapté aux spécificités de chaque région. Il n'est pas le même à Tanger, Casablanca, ou dans l'Atlas, où il y a d'abord un besoin de désenclavement, d'équipement en infrastructure de base, d'écoles, de centres de santé... ce qui est d'ailleurs traité en parallèle. C'est une manière de faire, valable partout dans le monde. L'investissement fait à Paris n'est pas le même qu'en banlieue, à Manhattan ce n'est pas le même qu'ailleurs aux États-Unis. L'investissement est adapté aux spécificités des régions.

Qu'est-ce que vous prévoyez pour les régions, notamment les provinces du Sud, qui ne sont pas concernées par la ligne à grande vitesse ?

Vous avez cité l'exemple des régions du Sud, ce sont des régions aux positions géostratégiques très importantes. Nous avons vu l'exemple de Tanger dont la dynamique a totalement changé grâce au port Tanger Med ; le même schéma se reproduit au niveau de Nador et dans la région de l'Oriental. Un port très important est en train de s'installer dans cette région. Il va constituer un élément déclencheur pour son développement industriel et humain et pour son désenclavement. Nous essayons de maximiser l'impact socio-économique, qui est l'objectif. De la même manière, nous pensons que la région du Sud peut jouer un rôle de hub vers l'Afrique, un trait d'union avec l'Europe. Nous comptons sur le développement de l'infrastructure et la connectivité au niveau de la région du Sud pour réussir ce défi, d'ici sept à huit ans. Nous avons deux projets importants : le port Dakhla Atlantique, un nouveau port spécialisé dans la pêche industrielle, le commerce et le transport pour saisir les opportunités de trafic maritime, et une voie express pour relier ce port à Agadir et donc à l'autoroute qui va vers Tanger. Le port et la voie express vont assurer une fluidité de la mobilité des marchandises et des personnes. Nous menons aussi un ensemble de programmes de développement pour l'artisanat, l'éducation et la formation dans la région. Nous misons sur le développement des ressources humaines et de l'agriculture dans le Sahara.

Agnès Romatet-Espagne, vous êtes partenaire du projet de LGV du Maroc, quelles ont été vos premières impressions au lancement du projet, quels ont été vos défis ?

Agnès Romatet-Espagne : Ce projet a dix ans. Il a été mené dans le cadre d'un partenariat d'exception entre l'ONCF et la SNCF – j'insiste sur le mot d'« exception ». Ce qui est le plus exceptionnel, c'est la quasi-fraternité d'armes qui s'est nouée entre l'ONCF et la SNCF. Exceptionnel aussi car le coût kilométrique de la grande vitesse au Maroc est deux fois moins élevé que la moyenne européenne aux normes et aux standards européens. Donc il est possible de faire de la grande vitesse à un prix accessible. Exceptionnel encore, car il a été conçu avec une transparence totale de la transmission de nos savoir-faire. Nous avons fonctionné au travers d'un AMO, assistance à maîtrise d'ouvrage, la SNCF pilotant les partenariats avec toutes les entreprises associées à ce projet, dont Egis et Alstom. Nous avons fonctionné en miroir avec une sorte de jumelage entre chacune des entités. C'est un partenariat d'exception, enfin, parce que nous l'avons conçu dans la durée avec deux projets structurants qui font de la SNCF le partenaire de l'ONCF pour les années à venir.

Le premier projet est la création d'un institut de formation ferroviaire, l'IFF, à Rabat, constitué à 50/50 ONCF et SNCF. Des agents de la SNCF sont formés à Rabat à la production ferroviaire de la grande vitesse, à la sécurité de la grande vitesse... Il ne s'agit pas uniquement de former des agents de l'ONCF. Cet institut de formation ferroviaire a aussi vocation à accueillir des étudiants d'Afrique subsaharienne, dont les premiers commencent à arriver.

Le deuxième projet est l'atelier de maintenance grande vitesse créé à Tanger, le projet « Siana », dans lequel l'ONCF détient 60 % des parts et la SNCF 40 %, et qui pourrait permettre de voir demain, pourquoi pas, une partie de la maintenance du parc de grande vitesse français à Tanger.

Si vous me permettez de revenir sur ce que vous avez dit, je suis presque interloquée que l'on s'interroge sur le bien-fondé de la décision du Maroc d'accéder à la grande vitesse. Au nom de quoi nous interrogerions-nous sur le choix d'un pays de se doter d'une tech-

nologie qui en matière d'aménagement du territoire, en France en tout cas, a produit des effets au-delà de toute espérance ? D'autant que le Maroc n'a pas commis l'erreur de la France qui, dans les années 1970-1980, a considéré que l'ensemble de ses moyens, de son investissement devait aller au développement du projet grande vitesse. Le Maroc a au contraire choisi, parce que le réseau grande vitesse marocain, comme en France, est totalement intégré au réseau classique, de mettre à niveau le réseau classique au même moment. Sans cette mise à niveau, il y aurait eu un beau réseau à grande vitesse, mais entré sur les réseaux classiques, sans l'accès à un réseau aux plus hauts standards, il aurait perdu sa robustesse et les heures gagnées. Aujourd'hui, l'essentiel des investissements dans le ferroviaire en France va à la mise à niveau du réseau classique, notamment le réseau de mass transit. Nous, SNCF, investissons 10 millions d'euros par jour dans la mise à niveau du réseau classique. Nous devrions apprendre du Maroc.

Lise Breuil, pouvez-vous nous dire comment l'Agence Française de Développement a accompagné ce projet ?

Lise Breuil : Le projet de LGV est un projet d'exception y compris dans la mobilisation des financements : une moitié de fonds arabes et l'autre de fonds français, fonds du Trésor et prêts de l'AFD à deux reprises. Ce projet a été réalisé dans les temps et dans les coûts avec un très léger dépassement. C'est assez exceptionnel, il faut saluer tous les partenaires marocains et français.

Nous accompagnons également d'autres projets d'infrastructure dans les villes méditerranéennes : le métro du Caire, les tramways de Rabat-Salé, les tramways de Casablanca, le BRT d'Aman, le RFR en Tunisie. L'important est de voir de quelle façon ces infrastructures se rattachent à des politiques publiques et quelle est la meilleure façon de maximiser l'impact de ces infrastructures en travaillant sur le cadre sectoriel, sur les politiques publiques, de la planification à la formation en passant par la gouvernance. Il faut avoir une politique de stationnement, une politique de partage de l'espace public,

une politique de promotion des modes doux. Quand nous aurons assemblé toutes les pièces de ce puzzle, les grosses infrastructures que nous finançons, qui sont très visibles, dont on parle dans les journaux, pourront vraiment se mettre au service de l'utilisateur et au service d'une mobilité durable.

Rémi Cunin, en tant que directeur général délégué d'Egis, vous êtes impliqué dans plusieurs projets de transport et de mobilité dans le monde arabe. Pouvez-vous nous dire quels sont les défis que vous avez à relever ?

Rémi Cunin : Avant de répondre à votre question, je vais situer le métier de l'ingénierie que l'on connaît moins bien que d'autres : il s'agit de se positionner en amont, nous imaginons un projet dans la ville, avec des urbanistes, des spécialistes de l'environnement, et progressivement nous dessinons le projet, organisons son management et le contrôle des travaux, comme sur la LGV au Maroc. Nous avons cette capacité de regarder les projets de leur naissance à leur réalisation, ce qui permet d'acquérir une vision complète qui nous aide dans nos missions de conseil.

Le monde arabe est passionnant, il est évidemment très contrasté, entre les projets des métros du Caire, de Riyad qui va construire l'équivalent du nouveau Grand Paris Express – sauf qu'au lieu de l'étaler sur vingt-cinq ans, nous le réaliserons en cinq ans –, le métro de Doha ou celui de Dubaï, qui sont des vitrines de la modernité. Nous avons aussi travaillé sur des tramways, comme celui de Rabat-Salé au Maroc ou celui de Sidi Bel Abbès en Algérie. Dans le monde arabe, de nombreuses villes sont des villes moyennes – entre 500 000 et 2 millions d'habitants – pour lesquelles il faut inscrire le projet de transport dans un projet de ville et lutter contre l'étalement urbain. Si la ville s'étale, cela va produire un appel d'air pour de nouvelles voitures. L'intérêt est de recomposer la ville, de donner aux habitants envie d'habiter dans les centres, dans les quartiers traversés par les tramways, ce qui permet d'attirer des populations qui ne sont pas forcément initialement captives des moyens de transport urbain, des

populations qui vont abandonner leur voiture et qui vont utiliser ces transports. On parle de taux de motorisation, il faut savoir qu'à Paris intra-muros il est à peu près deux fois plus faible que celui de la France en moyenne. Le défi est donc d'appréhender les problématiques transports et villes dans leur globalité. Cela dépend beaucoup des organisations, des gouvernances qui se trouvent derrière les projets. Quand il y en a une seule, c'est formidable, quand l'autorité est distribuée entre plusieurs instances divisées politiquement, c'est évidemment beaucoup plus compliqué.

Abdulrahman Alshalan, tout le monde parle du projet de transport et de mobilité de Riyad comme d'un projet d'exception, qu'on pourrait qualifier de révolutionnaire, notamment dans le rapport des populations aux transports publics. Pouvez-vous nous parler de toutes les implications économiques, sociales de ce projet, mais aussi tous les défis que vous avez à relever ?

Abdulrahman Alshalan [intervention traduite de l'anglais] : Notre projet a été lancé en 2001, il y a donc dix-sept ans ; il a été conçu comme un plan à long terme pour régler les questions liées aux transports dans notre ville. Plusieurs défis se sont posés : la croissance rapide de la ville, la croissance de la population urbaine et les problèmes directement liés au transport, comme l'augmentation du nombre de trajets quotidiens, donc de l'attente aux feux rouges, et la proportion de ces déplacements quotidiens qui se font avec des voitures privées, soit 89 % des 11 millions de voyages quotidiens. Et ce, dans une ville très étendue : 5,5 millions d'habitants pour une superficie de 1 554 kilomètres carrés.

Il a été demandé à l'Arriyadh Development Authority (ADA) de trouver des solutions pour gérer cette rapide croissance. Nous avons commencé par établir un diagnostic des problèmes critiques auxquels la ville doit faire face. Puis nous avons décidé de trouver des solutions durables. Pour ce faire, nous avons organisé des forums et des ateliers associant des pays étrangers et des consultants locaux. Nous avons alors développé Midstar, une stratégie de développement métropoli-

tain et de transports pour Riyad. Midstar a posé les bases de ce à quoi devrait ressembler la ville dans vingt-cinq ans.

La stratégie pour les transports dépend de cinq éléments principaux : 1/ le développement rapide d'un service public ; 2/ le développement des systèmes avancés de gestion pour le trafic, les parkings, la signalisation, la vitesse ; 3/ l'intégration des transports dans le développement urbain, où construire les écoles, les universités, en fonction de la densité plus ou moins forte des espaces urbains ; 4/ le développement d'un système économique durable qui ne dépend pas uniquement des subventions du gouvernement, par exemple grâce à des partenariats public/privé ; 5/ le développement d'un cadre institutionnel. À Riyad, nous avons de nombreuses organisations gouvernementales : la municipalité, la police du trafic, l'ADA, le ministère du Transport, les décisions peuvent parfois se superposer.

En 2001, nous avons fait un voyage en Europe pour y étudier les transports publics. Nous avons commencé par la France, à Lyon et à Montpellier, puis nous sommes allés à Londres et en Allemagne. En 2003, nous avons établi une feuille de route. Ce plan a été présenté à notre direction, notre conseil d'administration et notre gouvernement qui l'ont approuvé, ce qui nous a permis de concevoir un premier projet de transports publics en 2004. À cette époque, il n'y avait que deux lignes de transport léger sur rail (LRT), et pas de métro. Ce projet a évolué depuis 2004, en lien avec nos partenaires locaux, la municipalité, la police du trafic, le gouvernement, et nous avons entamé il y a quatre ans la réalisation de six lignes de métro automatiques, soit 176 kilomètres, dont 40 % sous terre. Nous avons également conçu un réseau de bus qui accompagne les lignes de métro : 1 800 arrêts de bus sur 1 200 kilomètres. Cela vous donne une idée de l'importance du projet.

Peter Landuyt, vous gérez une exposition pour préparer les populations à cette « révolution ». Comment vous y prenez-vous et quels sont les écueils que vous avez à contourner ?

Peter Landuyt : Il faut s'imaginer les évolutions des villes européennes au XIX^e siècle au moment où ont été construits les transports publics. Des gares sont apparues, et autour d'elles, des places, des magasins. Cela va se produire aussi à Riyad où peu de places publiques existent, à l'exception des malls. Cela aura un impact social et culturel. Je tiens à féliciter l'ADA qui a pensé à tous ces aspects incontournables pour que le projet soit un succès, car nous ne pourrions parler de succès que lorsque des millions d'utilisateurs utiliseront les métros, les trains, les bus. J'ai travaillé avec l'ADA sur le Visitors Center pour en faire un centre d'accueil, un lieu de vie avec des foodtrucks, une petite place... Cent mille visiteurs y sont venus découvrir les transformations à venir. Au-delà d'y montrer des trains et des stations, nous allons également concevoir une programmation artistique.

Vous tous, comment conjuguez-vous les impératifs économiques du transport et de la mobilité avec les questions liées au changement climatique ? Je vais me tourner d'abord vers Abdulrahman Alshalan, puisque l'Arabie Saoudite est un important producteur de pétrole.

Abdulrahman Alshalan : Les questions environnementales sont une vraie préoccupation ; nous sommes attentifs à nos ressources naturelles et à notre environnement. De quelle façon notre projet prend en considération cette donnée ? Par différents aspects. Tout d'abord, le pétrole. Nos bus sont alimentés avec de l'Euro 5. C'est une première pour notre pays et dans notre région. Pourquoi ne pas avoir choisi le bus électrique ? En raison du climat. Les systèmes de batterie sont moins opérants dans un climat chaud, elles se déchargent rapidement et posent des problèmes. La prochaine génération de bus profitera peut-être des avancées technologiques en la matière... Concernant nos trains, ils sont automatiques et ne sont pas alimentés au diesel mais en courant continu. La plupart de nos gares et bâtiments sont certifiés. La conception de nos rails prend en compte l'infiltration des eaux et la préservation des sous-sols. Des panneaux photovoltaïques installés sur les toits de nos gares nous permettent d'inclure de l'énergie solaire dans notre consommation électrique.

Lise Breuil : Le changement climatique est au cœur des orientations stratégiques de l'AFD. En ce qui concerne les transports, je voulais évoquer l'initiative « MobiliseYourCity » lancée lors de la COP21 avec des partenaires allemands et européens. Elle vise à soutenir des plans de mobilité « climatisés » pour chacune des villes pour lesquelles les objectifs d'abattement carbone sont ambitieux, une réduction entre 30 % et 50 %, selon les possibilités de chacun. On se donne les moyens d'investir, de suivre, de mesurer et de reporter. L'AFD s'est fixé comme ambition d'être entièrement alignée sur l'accord de Paris. Chaque projet est passé au crible : comment contribue-t-il à la trajectoire de développement bas carbone et résilient d'un pays ? Si les transports sont un énorme levier de réduction des émissions de gaz à effet de serre, ils sont aussi un énorme émetteur.

La construction de villes compactes permet une bonne gestion du transport urbain, tout comme le report vers des modes massifs et sobres en carbone et l'amélioration de l'efficacité énergétique de l'ensemble des véhicules. On essaie d'ouvrir un dialogue avec tous nos partenaires pour qu'ils aient une stratégie ambitieuse au niveau d'une ville, au niveau d'un pays.

Adil Bahi : La question du changement climatique touche bien sûr les transports dans la mesure où ceux-ci contribuent à la diminution des émissions de gaz à effet de serre, mais elle a aussi un impact sur les infrastructures de transport. Au Maroc, nous sommes en train de modifier nos standards de construction et le surcoût est très important. Ces dernières années, nous avons assisté à des crues exceptionnelles, liées au changement climatique de manière clairement établie, qui ont endommagé de nombreuses infrastructures. Nous sommes donc obligés de revoir nos standards de construction. Nous avons tout intérêt à nous inscrire dans la logique de réduction de gaz à effet de serre au regard de l'enjeu environnemental, mais aussi parce qu'à l'avenir nous allons devoir construire des infrastructures avec les mêmes capacités mais avec des coûts beaucoup plus importants pour faire face à ces changements climatiques.

Rémi Cunin : Il y a à la fois la question de l'adaptation aux changements climatiques, avec des défis techniques considérables, et la question de la lutte contre le réchauffement. Les pays du Golfe, par exemple, sont résolument dans l'ère de l'après-pétrole. Par exemple Abu Dhabi, émirat qui a le plus de ressources naturelles et territoire le plus grand, vient de lancer un réseau de fret ferroviaire le long du golfe Persique. Je trouve cela encourageant.

Agnès Romatet-Espagne : Ce sujet tient à cœur à la SNCF. La clé, c'est la multimodalité : il faut basculer le maximum de personnes et de marchandises vers des transports moins polluants, et le train est par construction moins polluant que tous les autres modes de transport. Il faut organiser la multimodalité, l'anticiper, la planifier, ce que Riyad fait, tout comme « Transport for London », en aménageant des espaces qui permettent l'interconnexion avec la bicyclette, le bus, et demain la trottinette, un mode de transport qui se développe à Paris. Les gares, des espaces multimodaux, ont un rôle de *city booster* crucial. Elles ne sont pas uniquement des endroits où l'on transite. Ce sont des lieux de vie construits comme tels au XIX^e siècle en France, et ils doivent le rester. Ce sont également des lieux où se financent les projets d'infrastructure. Il faut ensuite multiplier les autoroutes ferroviaires sur le modèle de ce que les Émirats veulent faire. Des obstacles politiques dans le monde arabe à ces autoroutes ferroviaires ont suspendu un grand projet du Conseil de coopération des États arabes du Golfe ainsi que des projets intermaghrébins. Il faut espérer qu'ils revoient le jour pour basculer le transport par camion vers le fret ferroviaire. Nous essayons de faire cela en France avec de nouvelles autoroutes ferroviaires, l'une vient d'être inaugurée entre l'Italie et le Luxembourg ; il y a aussi des projets avec l'Espagne passant par la France et jusqu'au port des Pays-Bas. Enfin la multiplication des innovations disruptives permet de digitaliser et de numériser le traitement de la voie ou le traitement du matériel roulant et donc d'augmenter la fréquence des trains pour l'utilisateur. Plus le service sera de qualité (ponctualité, sécurité, qualité de l'information), plus l'utilisateur basculera sur le train. Si nous ne lui offrons pas ce service, il retournera à la voiture. Il faut faire de l'utilisateur un usager heureux du transport en commun.

Nous sommes donc dans une période de transition, de réflexion sur le développement durable. Comment cette réflexion sur les transports de demain se manifeste-t-elle dans le monde arabe ?

Rémi Cunin : Je suis assez optimiste. Même si les défis sont immenses, avec les effets démographiques, la concentration urbaine, etc., les projets cités sont la preuve qu'il existe une vraie volonté d'investir. La question financière se pose, comme celle des modèles de type concession ou délégation de service public, encore assez peu répandus dans le monde arabe mais qui peuvent donner un nouvel élan. Beaucoup de projets nécessitent une contribution publique pour être équilibrés. Cela permet de démultiplier les moyens et d'accélérer la construction des réseaux.

Abdulrahman Alshalan, comment imaginez-vous le futur de Riyad à l'aboutissement de votre projet ?

Abdulrahman Alshalan : Je ne lis pas l'avenir, je ne suis ni magicien ni politicien. Mais je crois au triangle transport, économie et environnement. Ces éléments fonctionnent ensemble. Si vous voulez vous déplacer, le trajet est plus onéreux en voiture ; le train est moins cher et plus respectueux de l'environnement. Ce que j'ai appris, c'est que la conception d'un transport public n'est pas une fin en soi. Vous pouvez concevoir les plus belles gares, avec de l'air conditionné, des ascenseurs, un système de billetterie sophistiqué, un réseau parfait qui permet de planifier facilement votre trajet, cela n'est pas suffisant. Il faut pouvoir attirer les usagers et les pousser à prendre les transports publics. Il faut les éloigner des voitures, augmenter les impôts, penser les parkings à un prix raisonnable, c'est ce que nous avons commencé à faire. Si les législations sur les transports, l'économie et l'environnement vont dans le même sens, l'avenir est prometteur.

La question posée est celle de l'inclusivité, de l'adhésion des populations. Qu'avez-vous prévu au Maroc pour que les populations prennent plus le train et n'utilisent pas leur voiture pour circuler ?

Adil Bahi : Au Maroc, nous sommes très conscients des problématiques environnementales. Nous nous sommes engagés avec l'organisation de la COP22 à Marrakech. Nous avons plusieurs projets qui visent à développer des modes de transport propres, mais aussi à intéresser la population aux transports en commun. Nous avons cité l'exemple de Marrakech et des bus électriques, mais il existe aussi une politique urbaine de développement des tramways, un moyen propre et efficace donc attractif pour les populations. Il faut prendre en considération les besoins des gens et anticiper leur évolution. Nous travaillons sur une réglementation pour la multimodalité. Le rail a une place très importante dans ces systèmes de transport. Nous commençons à constater l'impact de cette politique sur le comportement des usagers et nous pouvons dire que les chiffres traduisent un intérêt grandissant. La LGV est un projet parmi d'autres qui va permettre de changer le comportement de gens. Pour mes futurs voyages à Tanger, il est plus facile de prendre le train. Grâce à une desserte efficace vers les gares ferroviaires, on peut se rendre dans les gares en tramway et prendre le train jusqu'à Tanger ou d'autres villes desservies par le réseau ferroviaire. Objectifs : efficacité, ponctualité, protection de l'environnement, de manière collective. La logique de tramway et de chemin de fer est très efficace pour atteindre ces objectifs. Un programme est également dédié à l'amélioration de la qualité de service et de la sécurité dans les cars, pour augmenter la masse de voyageurs qui utilisent les autocars sur les autoroutes. Les indicateurs traduisent un intérêt de plus en plus important pour ce type de transport.

Lise Breuil : L'inclusion est une des grandes finalités quand on essaie de bâtir un système de mobilité. On va regarder l'équité territoriale dans le design de la ligne : dessert-elle bien les quartiers précaires, et pas simplement le centre-ville, et les territoires enclavés à l'échelle d'un pays ? L'accessibilité pour tous, pour les personnes les plus vulnérables y compris les personnes à mobilité réduite est aussi déterminante. L'exploitation, la tarification sont des points importants car les transports ont des obligations de service public. Enfin, l'accès des femmes aux transports en commun. Elles doivent pouvoir se sentir en sécurité. Ce sujet est délicat dans le

monde arabe et musulman. La thématique du genre pour nous est devenue un des enjeux, un des dialogues qu'on essaie de porter avec tous nos opérateurs. Nous avons une obligation de moyens qui est d'interroger nos opérateurs sur leur manière d'en tenir compte en matière de conception et d'exploitation de leurs lignes. Ont-ils une stratégie pour mettre, par exemple, dans chaque wagon une femme qui soit là pour assurer la sécurité, ont-ils mis en place des hotlines spécifiques... C'est un sujet qui me tient à cœur.

ÉCHANGES AVEC LA SALLE

Gérard Wolf, président de la Task Force Ville durable du Medef, va nous parler de la manière dont l'organisation patronale aborde les questions de transports et de mobilité dans le monde arabe.

Gérard Wolf : La problématique des transports est très importante, mais la question centrale concerne la population urbaine. À votre question « quels sont les défis ? », je le rappelle : 2 milliards et demi d'individus en plus dans les villes d'ici 2050, c'est-à-dire dans trente ans.

Deux exemples pour le monde arabe. Le Caire, 20 millions d'habitants, compte un million d'habitants de plus tous les deux ans. D'où le programme très ambitieux du président Sissi sur les villes nouvelles. La Tunisie est un petit pays, qui compte un peu moins de 12 millions d'habitants. Entre 2000 et 2018, dix-huit ans seulement, les villes tunisiennes ont vu leur population augmenter de 2,2 millions d'habitants. Les questions urbaines sont incontournables. Si la ville n'est pas durable, elle ne sera pas.

Il n'est pas toujours facile d'installer de nouveaux modes de transport dans les villes existantes à cause de l'urbanisme ancien et souvent historique. Il faut essayer de rendre le système plus durable. La viabilité des installations n'est pas seulement d'ordre environnemental, elle s'entend aussi sur leur durée. J'insiste sur ce point. Chaque fois que nous rencontrons un maire, un responsable d'infrastructure, nous lui rappelons notre responsabilité d'entreprise : les coûts d'investissement, les capex, ne sont pas les seuls à prendre en compte, il y a aussi les opex, les coûts d'opération et de maintenance. La formation d'un personnel local est donc indispensable.

De nombreux pays arabes s'engagent sur des projets de villes nouvelles parfois très ambitieux. À ville nouvelle, nouvelle mobilité : on pense aux navettes autonomes aux Émirats et au Liban (sur lesquelles les entreprises françaises sont très représentées), au transport par câble (dont le leader mondial, Poma, est représenté dans la salle). Point es-

sentiel en termes d'ingénierie : prévoir des villes nouvelles, c'est prévoir de manière intelligente et surtout efficace le hub multimodal, l'endroit où les gens arrivent dans une ville et à partir duquel ils se déplacent dans d'autres quartiers.

Dernier point, l'habitat informel. Le transport est l'une des armes les plus efficaces concernant l'amélioration de l'habitat informel. Il permet aux personnes qui y habitent de se déplacer vers le centre-ville autrement que par un moyen qui par définition est polluant (nous connaissons tous le minibus dans le monde arabe et ailleurs). L'habitat informel au Maroc est combattu par un programme très courageux, « Ville sans bidonville », mené par des femmes. Il s'avère très efficace dans la diminution des bidonvilles. Il ne s'agit pas d'éradiquer l'habitat informel, mais de l'améliorer. Nous ne pouvons plus gérer des situations en Afrique, dans le monde arabe, partout ailleurs où l'on considère que le déchet est la valeur d'ajustement. Il faut s'occuper de la question du traitement des déchets et il faut s'occuper de la question des transports, car gérer le transport, la liaison entre ces zones d'habitat informel et le centre de la ville ou d'autres zones économiques, c'est permettre aux habitants de se déplacer dans des zones où ils vont trouver un emploi.

Participant : Quand des financements sont accordés sur de grands projets et de grands programmes, s'assure-t-on que ces fonds sont fléchés sur des projets avec un plan global, une vision de long terme et du transport public propre ? Un certain nombre de projets très axés sur la route trouvent leurs financements. Ne faut-il donc pas être un peu plus restrictif sur l'octroi de ces fonds quand ils ne sont pas assortis d'une vision de long terme, de projets connectés et de transports publics propres ?

Lise Breuil : Nous le faisons systématiquement en Méditerranée, dans tous les pays arabes. Je vois des maîtrises d'ouvrage qui ont des outils de planification, qui savent ce qu'elles font, qui ont une conscience environnementale durable. Cela fonctionne assez bien pour la mobilité urbaine. Le transport collectif répond à peu près à toutes les exi-

gences en la matière. Mais j'ai envie de répondre sur la partie difficile de votre question, car l'AFD finance aussi des routes – ce dont elle est fière. Si elle les finance, c'est parce qu'elle a aussi passé ces projets au crible de l'analyse. Il ne faut pas faire d'opposition simpliste « le routier, c'est mal ; le transport collectif, c'est bien ». Dans de nombreux pays africains, les villes ne sont pas suffisamment grandes pour massifier et pour « s'offrir » du rail. On ne peut pas donner de leçons depuis un pays comme la France ou la ville de Paris qui est encerclée de dizaines d'autoroutes. L'AFD a financé un partenariat public/privé pour l'autoroute de Dakar, une autoroute urbaine qui contribue à la décongestion. Cette démarche s'inscrit dans une vision urbaine, elle ne se fait pas au détriment du transport collectif, d'ailleurs nous finançons aussi le TER. Nous pouvons mener une stratégie de transport durable dans laquelle le transport collectif occupe une place privilégiée sans pour autant objecter un non absolu à la voirie.

Participant : Pouvez-vous nous éclairer sur les lignes internationales dans le monde arabe, notamment en connexion avec l'Orient, puisque la Chine planifie une ligne de chemin de fer internationale jusqu'à l'Europe, sur la route de la soie ? Où en est-on avec le transport international dans le monde arabe ? Par exemple, la connexion avec l'Irak, éventuellement la Syrie un jour, la Turquie, etc.

Agnès Romatet-Espagne : La plupart des grands projets interconnectés sont aujourd'hui à l'arrêt pour des raisons politiques, comme les projets intermaghrébins et le grand projet du CCEAG, un projet de 2 000-3 000 kilomètres de réseau ferré. Seule la volonté politique pourra leur redonner vie. Il y a aussi le sujet de la reconstruction de lignes disparues à cause de la guerre. Au Liban, un réseau ferroviaire très ancien n'existe plus. Il est presque plus facile de tout reconstruire en partant de zéro plutôt que de rénover un réseau. Rénover ce réseau tout en continuant à opérer donne lieu à un terrible casse-tête logistique, car on ne peut pas interrompre la circulation du fret sans risquer d'asphyxier l'approvisionnement des villes. Je ne suis pas très optimiste pour l'instant sur la grande relance de ces réseaux interconnectés. L'en-

jeu colossal de l'interconnexion, c'est de s'assurer qu'il n'y ait pas des choix de norme, comme une norme asiatique ou chinoise, qui écarterait les entreprises françaises de ces marchés.

Adil Bahi : J'aimerais ajouter que tous les pays de la région méditerranéenne sont conscients de l'importance de ces réseaux, de ces transports interrégionaux, internationaux. Le manque à gagner dû à l'interruption de ces projets est important. Nous avons la ligne autoroutière transmaghrébine qui va du Maroc jusqu'en Tunisie, une ligne ferroviaire transmaghrébine, et l'axe atlantique qui va de Tanger jusqu'au sud du Maroc connecté via le détroit de Gibraltar à l'Europe à travers Tanger Med. Si le tunnel sous la Méditerranée au niveau du détroit voit le jour, il sera la continuité de cet axe transatlantique.

Nous avons les éléments principaux de ce réseau interrégional à qui il manque les connexions au niveau des frontières. Pour le cas du Maroc, nous avons deux lignes ferroviaires et autoroutières de Rabat jusqu'à Oujda qui se trouvent à la frontière algérienne, il manque la connexion avec l'autre partie de l'autoroute et du chemin de fer qui vient de l'Algérie. Ce sont de « tout petits projets » de quelques kilomètres qui manquent au réseau de transports transmaghrébins et transméditerranéens. Les problématiques politiques derrière ces blocages ne sont pas les seules. Pour intégrer ces réseaux, l'interopérabilité des systèmes de transport et le rapprochement de normes et de réglementations sont essentiels. La question est difficile mais nous avons beaucoup à gagner en établissant ces liens entre les différents réseaux étatiques pour constituer un réseau global qui faciliterait les échanges, la mobilité des personnes. L'objectif est de développer la vie des gens tout en la facilitant.

Participant : Dans les pays arabes, beaucoup de femmes ont peur de prendre les transports en commun. Qu'allez-vous mettre en place pour les rassurer ?

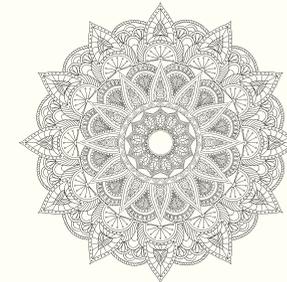
Lise Breuil : LAFD a commencé à établir un recueil de bonnes pratiques. Deux philosophies, adaptées aux spécificités de chaque ville, existent : un wagon réservé uniquement aux femmes, comme dans le métro au Caire (ce qui est indispensable pour se sentir en sécurité) ou mixte comme le tramway d'Alger (où on part d'une situation déjà mixte donc la séparation n'est pas souhaitable). Nous avons observé que la présence de personnel féminin fonctionne bien, elle est sécurisante et amène les usagères à s'exprimer. Il y a aussi des choses très simples à faire dans la conception du transport, comme les éclairages, les cheminements, l'accessibilité pour les poussettes, les hotlines réservées aux femmes. L'idée est l'*empowerment*, placer les femmes dans le rôle de conducteur, de garde et mener aussi des campagnes contre le harcèlement, comme on en voit à Paris.

Abdularhman Alshalan : La sécurité est pensée dans son ensemble, pas uniquement vis-à-vis des femmes. C'est la conception de tout le système qui prend en compte la sécurité des usagers, par exemple l'éclairage et l'aménagement de la gare excluent les zones d'ombre ou de cache potentielle. Nous avons également mis en place un important réseau de presque dix mille caméras CCTV dans le bus et dans le métro, ainsi que des wagons réservés aux familles, pas uniquement aux femmes. Nous souhaitons que les familles puissent à la fois rester ensemble et se sentir en sécurité. Ce n'est pas de la ségrégation, il s'agit d'un service que nous offrons. Enfin, nous proposons un service DRT (Demand Responsive Transit), qui consiste à accompagner le voyageur de chez lui à la gare la plus proche. Nous allons lancer ce service l'an prochain, avec un premier test sur trois quartiers. Je peux également parler de la hotline, des équipes dans les wagons, comme dans les gares, et dans les bus qui veillent à la quiétude dans les transports.

Gérard Wolf : Tout ce nous disons là concerne la gestion des opérations ; en amont, nous avons le droit dans les appels d'offres d'inclure des clauses RSE. qui prévoient une attention particulière portée aux femmes, aux personnes en situation de handicap... Il y

a une responsabilité du donneur d'ordre. Les prestataires français savent bien rédiger ce genre de clause RSE, c'est un avantage compétitif, on devrait le faire plus souvent et faire savoir au donneur d'ordre son droit d'inclure ces clauses RSE dans son appel d'offres.

Malick Diawara : Nous arrivons au terme de notre table ronde. Merci à l'Institut du monde arabe, au président Jack Lang et merci à vous tous qui êtes venus nous écouter.



Jack Lang, *Président*
Mojeb Al Zahrani, *Directeur général*
David Bruckert, *Secrétaire général*
Adèle Parrilla, *Directrice Mécénat – Développement –
Rencontres économiques*
Pauline de Gombert, *Chargée des Rencontres économiques*
Gabriel Butin, *Assistant Rencontres économiques*
