

# **Initiative sur les perspectives et les opportunités des transports dans un ère post-COVID : Région de l'UMA**

Union du Maghreb Arabe. Secrétariat Général. Direction de l'Infrastructure

## **Introduction**

L'Union du Maghreb arabe s'est fixé comme objectif depuis sa création d'œuvrer progressivement pour parvenir à la libre circulation des personnes et des biens entre les pays du Maghreb et d'unifier la législation dans le domaine économique afin d'atteindre le stade de l'intégration économique

L'intégration maghrébine souhaitée ne peut réussir sans une infrastructure de pointe. Les pays de l'UMA ont investi beaucoup dans les infrastructures du transport multimodal, routier, ferroviaire et aérien et des réformes profondes ont été mis en place sur le plan réglementaire en vue de faciliter l'implication du secteur privé et d'encourager l'investissement.

Depuis sa création, le Secrétariat Général de l'Union du Maghreb Arabe a fait de gros efforts pour pousser la coopération régionale dans le domaine des infrastructures, notamment dans le domaine des transports dans ses différents modes par la réalisation des études de faisabilité et la préparation des accords régionaux dans le domaine du transport terrestre, ferroviaire, maritime et aérien afin d'atteindre la connectivité maghrébine.

Malgré son arrivée tardive en Afrique et plus particulièrement en Afrique du Nord, le COVID-19 se propage rapidement entraînant une récession économique mondiale sans précédent et une détresse sociale généralisée.

Les pays du Maghreb ont réagi tôt à l'arrivée des premiers cas du covid-19 sur leur sol, les mesures prises ont permis de limiter l'impact de la maladie et les pays de l'UMA gèrent désormais les conséquences économiques et sociales de cette crise sanitaire.

## **Les mesures prises par les pays de l'UMA**

Les gouvernements maghrébins ont rapidement réagi pour contenir la propagation de l'épidémie en adoptant des mesures adéquates avec le développement de la pandémie dans les différentes régions à savoir :

- Fermeture des établissements scolaires et universitaires
- Suppression des liens aériens et maritimes
- Fermeture des frontières
- Annulation des évènements sportifs
- Fermeture des restaurants, cafés et sales des fêtes
- Instauration de confinement

- Distanciation physique dans les transports publics et le verrouillage
- Mobilisation des administrations

## **Conséquences sociales et économiques**

À l'instar de tous les pays du monde, cette pandémie a engendré des conséquences sociales et économiques lourdes au niveau des pays de l'UMA. Les mesures de lutte contre la COVID-19 ont eu de graves répercussions économiques et sociales, et ont posé des difficultés supplémentaires aux communautés pauvres et vulnérables mais le bilan comptable reste moins tragique qu'en Occident.

La Banque mondiale a prévu la première récession africaine en 25 ans. L'économie du continent se contractera entre 2,1 et 5,1 % en 2020, contre une expansion de 2,4 % en 2019. Les secteurs les plus touchés sont le transport aérien, maritime et routier, le transport de marchandises et la logistique, le tourisme, le pétrole et le gaz, ainsi que le commerce de gros et de détail. De l'aviation à la logistique et aux transports publics, COVID-19 a complètement bouleversé le secteur des transports.

## **Le secteur du transport dans les pays de l'UMA : défis post covid-19**

Le transport joue un rôle dominant à l'intérieur des pays maghrébins et se caractérise au niveau de chacun de ces pays par la mise en place d'une restructuration de l'économie des transports, et de réformes profondes dans le sens de la démonopolisation et de la libéralisation des activités de transport et de la prise en compte de la préoccupation du développement du transport international et la mise en place des outils, mécanismes et procédures devant faciliter la circulation des biens et des personnes .

### **Secteur aérien**

- La nature indispensable du transport aérien dans la conduite de la diplomatie et des affaires, la croissance de l'économie et le développement du commerce, fait que ce secteur est aujourd'hui sous le feu des projecteurs. Bien que ce ne soit pas la première crise traversée par le secteur aérien, elle reste sans conteste celle qui a engendré le plus de dégâts en un laps de temps relativement court.
- L'industrie aérienne participe à plus de 6,2 millions d'emplois en Afrique et contribue à 2,6% du PIB du continent, soit près de 56 milliards de dollars, selon un communiqué de l'IATA, l'AFRAA, l'OMT, le Conseil mondial du voyage et du tourisme et l'Association des compagnies aériennes d'Afrique australe (AASA). Ce constat concerne également les pays du Maghreb Arabe où on constate la diminution drastique des vols et le licenciement des employeurs chez certaines compagnies.
- Sur le plan financier, une baisse générale de 287 milliards d'euros du chiffre d'affaires des compagnies aériennes a été annoncée par rapport à l'année 2019 (selon la même source).
- En effet, comme c'est souvent le cas, les compagnies aériennes à travers le monde disposent de 3 mois de trésorerie uniquement. En Afrique, cette règle n'est pas applicable et la plupart des compagnies ne disposent que de quelques semaines de réserves de liquidités. La crise de liquidités

est, donc, devenue une véritable préoccupation pouvant pousser de nombreuses compagnies aériennes sur le continent à la faillite.

- Parmi les dix (10) plus grands compagnies aériennes africaines se trouvent trois compagnies maghrébines (Royal Maroc, Air Algérie et Tunisair) et selon une étude de l'Association internationale du transport aérien (IATA), la réduction drastique de la circulation a contribué à clouer au sol entre 80 à 90% de la flotte aérienne mondiale. Et les conséquences sur les pays de l'UMA seront comme suit :

### **Algérie**

La suspension des vols aériens en raison du coronavirus pourrait coûter 3,1 milliards de dollars à l'économie algérienne et le trafic de passagers aériens sera réduit d'environ 8 millions de passagers.

La diminution du nombre de passagers entraînera une perte de revenus pour l'Algérie d'environ 800 millions de dollars, en plus de menacer 161 800 emplois.

### **Maroc**

La suspension des vols coûtera à l'économie marocaine 4,9 milliards de dollars. Le trafic aérien de passagers sera transporté par environ 11 millions de passagers.

La diminution du nombre de passagers entraînera une perte de revenus d'environ 1,7 milliard de dollars, en plus de menacer 499 000 emplois.

### **Tunisie**

La suspension des vols coûtera à l'économie tunisienne 1,2 milliard de dollars. Le trafic aérien de passagers sera transporté par environ 3 millions de passagers.

La diminution du nombre de passagers entraînera une perte de revenus d'environ 600 millions de dollars en plus de menacer 92 000 emplois.

### **Recommandations pour le secteur aérien**

- Regagner la confiance des passagers : Ce sont les sentiments de peur et d'incertitude des voyageurs, la pression psychologique ainsi que les mesures draconiennes envisagées par les Etats pour la reprise des activités qui ont été mis en cause dans cette baisse. C'est ce que révèle un sondage réalisé par l'IATA. L'étude menée dans 11 pays à travers le monde montre que seulement 14% des passagers seraient prêts à remonter à bord d'un avion dès la levée des restrictions. Par ailleurs, 46% d'entre eux préféreraient attendre un ou deux mois contre 40% six mois ou plus.
- La nécessité d'un engagement politique pour soutenir l'industrie de l'aviation civile et prendre les mesures appropriées.
- Normaliser toutes les initiatives proposées pour l'industrie de l'aviation civile africaine.

- Développer une stratégie de réponse globale et unifiée tenant compte des intérêts de toutes les parties prenantes de l'industrie de l'aviation civile africaine.
- Créer des fonds régionaux, à l'instar du fonds commun africain décidé par les chefs d'État et de gouvernements africains pour faire face à l'impact du COVID-19 sur le secteur de l'aviation civile africaine.
- Utiliser toutes les sources de financement disponible, pour soutenir l'industrie aéronautique africaine.
- Mettre en place des mesures pour permettre le redémarrage des aéroports et des prestataires de services de navigation aérienne.
- La nécessité d'une coopération multilatérale aux niveaux régional et continental.

### **Transport public (routier et ferroviaire)**

- Le secteur des transports publics formels et informels dans les villes Maghrébines a été fortement touché, car les mesures de verrouillage et de prévention ont eu un impact majeur sur la mobilité des personnes.
- Toutes les villes ont connu une réduction des transports en commun, ce qui a contribué à limiter la demande, à réduire l'offre de transports publics et, dans une certaine mesure, à favoriser les transports non motorisés
- L'avenir durable des villes est menacé par une augmentation du nombre de véhicules privés qui devrait avoir un impact significatif sur la congestion, les émissions et l'exclusion sociale.
- Le secteur des transports publics (formels et informels) est en proie à de graves difficultés financières en raison de la réduction de la demande de transport et de l'offre de services. La plupart des opérateurs formels et informels sont au bord de la faillite. Ils ont subi une forte baisse de leurs recettes tarifaires en raison des mesures de distanciation physique, de la réduction des activités économiques et de l'aversion au risque de la population pour les transports publics, qui ont mis à mal leur capacité à recouvrer les coûts d'exploitation.
- Pour compenser les pertes de revenus des transports publics, certaines villes ont négocié une augmentation des tarifs, ce qui impacte la population et les citoyens.

### **Recommandations pour le secteur public**

- Un soutien rapide et complet au secteur des transports publics dans les villes est essentiel pour (i) éviter des pertes d'emplois massives, (ii) prévenir l'interruption des services publics qui peut aggraver l'exclusion sociale des populations vulnérables et (iii) éviter d'entraver davantage l'efficacité des villes.
- Définir des régimes de financement durables pour compenser la perte de revenus résultant de la distanciation physique et des nouveaux protocoles de mobilité tout en évitant les augmentations

tarifaires à long terme, notamment en étudiant la possibilité d'allouer des fonds au soutien des opérations de transport urbain.

- Consolider, formaliser et structurer le secteur informel afin d'accroître sa résilience.
- Améliorer la gouvernance, le financement et le renforcement des capacités en : (i) en renforçant la gestion de l'occupation des sols et la planification des transports dans les villes ; (ii) en concevant des mécanismes de financement pour assurer la viabilité financière à long terme des opérations de transport urbain et leur accessibilité financière pour les usagers, notamment les plus vulnérables.
- Soutenir le transfert modal des véhicules privés vers des systèmes de transport de grande capacité, notamment en planifiant un système de transport multimodal intégré avec des modes de transport adaptables et résistants.

### **Commerce Transfrontalier**

- Les perturbations du commerce transfrontalier, notamment des facteurs tels que le ralentissement de la demande, la baisse des prix des produits de base, les blocages de la chaîne d'approvisionnement, l'augmentation des coûts de fret et les interdictions d'exportation, ont probablement joué un rôle dans le ralentissement du commerce en Afrique du Nord.
- La plupart des gouvernements cherchent à trouver un juste équilibre entre la limitation de la propagation à long terme du virus et la facilitation des échanges commerciaux d'urgence et essentiels. Le COVID-19 pourrait rester un certain temps, et les gouvernements devront s'adapter et innover afin de faciliter de nouvelles façons « sûres » de mener le commerce transfrontalier.

### **Transport maritime**

Vecteur indispensable de la mondialisation par lequel transite plus de 80 % des flux de matières premières et de marchandises, le transport maritime subit les effets de la pandémie en raison du ralentissement de l'économie, mais aussi des mesures de confinement décidées par la plupart des pays.

Les mesures prises dans certains pays obligeaient les navires à respecter une quarantaine de 14 jours avant d'être autorisés à accoster quand d'autres ports étaient tout simplement fermés. Les relèves des équipages étaient également interdites, plaçant les personnels dans des situations très difficiles. Quant au transport de passagers, il a été pratiquement arrêté dans de nombreux endroits.

Cette baisse d'activité se traduit par un arrêt des commandes de navires par les armateurs et une réduction d'activités dans les chantiers navals.

Le 19 mars, Kitack Lim, le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI), a alerté les gouvernements sur les risques liés à la chute du transport maritime : « *En ces temps difficiles, la capacité du secteur à livrer des biens vitaux, notamment des fournitures médicales et des denrées alimentaires, sera essentielle pour répondre à cette pandémie et, à terme, la surmonter... J'appelle à*

*une approche pratique et pragmatique, en cette période inhabituelle, sur des questions telles que la relève des équipages, le ravitaillement, les réparations, le contrôle et la certification des marins » .*

Le 24 mars, la Chambre Internationale de la marine marchande (ICS) adressa une lettre ouverte aux gouvernements des pays du G20 appelant à une protection accrue de la chaîne logistique pour lui permettre d'assurer sa mission essentielle pour les populations et les entreprises.

Le 25 mars, la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED) appelait, elle aussi, au maintien et à la protection du trafic maritime et des chaînes logistiques, y compris vers l'hinterland, « dont le rôle est vital pour les populations en ces temps de crise globale ». Elle appelait aussi à accepter les relèves d'équipage, qui concernent quelque 100 000 marins dans le monde, chaque mois.

Le 26 mars, Ursula von der Leyen, présidente de la Commission européenne, déclarait : « *La libre circulation des biens et des services est notre meilleur atout, et même notre seul atout pour que les livraisons puissent se faire là où elles sont le plus nécessaires* » .

## **UMA, activités et rôles**

- Participation active dans le processus PIDA-PAP 2 (2021 – 2030) : établissement de la liste des projets prioritaires;
- Organisation des séminaires en ligne ;
- Développement d'une politique Digitale au sein du Secrétariat de l'UMA pour répondre et faire face à la pandémie ;
- Suivre la situation épidémiologique de la pandémie dans les pays de l'UMA par les statistiques et les analyses de son développement et partager les informations avec les Etats membres.

## **Répondre à la crise du COVID-19 : effets de l'emploi sur le développement des infrastructures**

Comme pour tous les pays du monde, les pays du Maghreb connaissent et vivent une situation exceptionnelle à cause de la propagation du COVID-19 depuis le début de l'année 2020 et la durée de cette situation reste non métrisable.

Certains secteurs clés connaissent déjà un fort ralentissement en raison de la pandémie. Le tourisme, le transport aérien et le secteur pétrolier sont directement touchés. Cependant, les impacts visibles ne sont attendus que dans plusieurs mois en fonction de la durée de la pandémie.

Les estimations de l'OIT (Organisation Internationale de Travail) indiquent une hausse significative du chômage. Sur la base de différents scénarios relatifs à l'impact du COVID-19 sur la croissance du PIB mondial, les estimations préliminaires de l'OIT montrent une augmentation du chômage mondial variant de 5,3 millions (scénario «optimiste») à 24,7 millions (scénario «pessimiste») à partir d'un niveau de

référence de 188 millions en 2019. Le scénario «moyen» laisse présager une hausse de 13 millions (7,4 millions dans les pays à revenu élevé).

Si ces estimations demeurent hautement incertaines, tous les chiffres convergent vers une hausse substantielle du chômage mondial. Par comparaison, la crise financière mondiale de 2008-09 avait fait augmenter le chômage de 22 millions.

L'impact sur l'emploi entraîne de larges pertes de revenu pour les travailleurs. Les pertes globales de revenu du travail devraient se situer entre 860 et 3 440 milliards de dollars mondialement. La perte de revenus du travail va se traduire par une plus faible consommation de biens et de services, ce qui est préjudiciable à la pérennité des entreprises et à la résilience des économies.

## **Préparation aux urgences**

La préparation peut se définir comme étant: les connaissances et les capacités des gouvernements, des organismes d'intervention, des communautés et des personnes, qui leur permettent d'anticiper les impacts d'une multitude d'événements probables, imminents ou en cours, d'y riposter et de se redresser efficacement. La préparation est le produit d'une combinaison de planification, d'allocation de ressources, de formation, d'exercices et d'organisation, pour créer, maintenir et améliorer les compétences opérationnelles basées sur l'évaluation des risques.

Les urgences nécessitent d'investir sur le long terme sans résultat immédiat, plus les investissements en préparation sont importants, moins grand est l'ampleur des urgences et la réponse y afférente.

Parmi les mesures fondamentales dans le plan de préparation aux urgences, les infrastructures viennent bien évidemment aux premiers rangs, car, à titre d'exemple, sans routes et voies ferrées connectées aux différents coins du pays, il est très difficile d'approvisionner les besoins médicaux pour la population, ou bien encore sans alimentation en électricité et en ICT, il est impossible de se connecter aux gens et les alerter des dangers.

## **Importance des infrastructures**

Les infrastructures jouent un rôle crucial pour le développement. Des systèmes de transport aux installations de production d'énergie et ICT, en passant par les réseaux d'alimentation en eau et d'assainissement, les services qui permettent à la société de fonctionner et à l'économie de prospérer sont fournis grâce aux infrastructures. C'est pourquoi elles sont au cœur des efforts pour réaliser les Objectifs de développement durable. Qu'il s'agisse de santé, d'éducation, d'hygiène et d'autres secteurs, la plupart des Objectifs de développement durable vont nécessiter des améliorations dans le domaine des infrastructures et jouent un rôle fondamental dans chacune des trois dimensions du développement durable : l'économie, l'environnement et la société.

Les infrastructures ne devraient pas être perçues comme des ressources individuelles, par exemple une centrale électrique, un hôpital ou un réseau d'alimentation en eau, mais plutôt comme les pièces d'un système dont les différents éléments, réunis, présentent un potentiel considérable pour renforcer les trois piliers des Objectifs de développement durable cités plus haut.

Les infrastructures doivent être perçues non pas comme un objectif final, mais comme un moyen de fournir des services essentiels. « *Nous devons commencer à envisager les infrastructures pour ce qu'elles font, comme protéger, connecter et fournir des services essentiels, et non pour ce qu'elles sont* », souligne Jo da Silva, fondatrice et directrice du développement international pour la société de conseil en génie civil Arup. « *Ce sont les infrastructures qui déterminent notre capacité à gérer des ressources limitées et à utiliser ces ressources pour répondre aux besoins des êtres humains.* »