

TRIPOLI : UNE FUTURE PLAQUE TOURNANTE

Rayya HAFFAR EL-HASSAN

Ministre de l'Intérieur de la République Libanaise

Dans son article, Madame la Ministre de l'Intérieur Rayya Haffar el-Hassan expose, en sa qualité, de PDG de la Zone Économique Spéciale de Tripoli, une vision prospective à moyen et long terme en faveur d'initiatives permettant le développement durable de Tripoli et de sa région et faisant de la deuxième capitale du Liban un « hub » régional. La stratégie sur laquelle s'appuie cette vision s'articule autour d'un partenariat étroit entre les secteurs public et privé – NDLR.

En juin 2015, j'ai été nommée Président-Directeur général de la Zone Économique Spéciale de Tripoli. Depuis lors, je me suis efforcée de comprendre le contexte général du développement économique du Gouvernorat du Nord ainsi que l'étendue des défis socio-économiques auxquels cette région fait face. En même temps, j'ai appris à apprécier à sa juste mesure le potentiel peu valorisé de cette partie du Liban. S'il était bien exploité, ce potentiel pourrait ouvrir de nouveaux horizons de développement durable à tant pour Tripoli et la région du Nord que pour l'ensemble du pays.

UNE VILLE QUI N'A PAS PRIS LE TRAIN EN MARCHÉ

Si, par le passé, Tripoli a connu une indiscutable prospérité du secteur industriel et une activité soutenue de son commerce local, elle a cependant perdu, au fur et à mesure des années, son importance dans ces deux domaines. Au cours des dernières décennies, le nord du Liban a sévèrement pâti d'une mauvaise répartition de la prospérité économique du pays. Contrairement à la capitale, le nord a pris un tel retard sur le plan économique qu'il est aujourd'hui marginalisé.

Cette situation d'exclusion a été avant tout causée par un environnement politique toujours défavorable, ainsi que par plusieurs épisodes d'explosion de violence et de détérioration des conditions de sécurité.

Il en a résulté que les investissements privés vers la région ont été mis à mal, provoquant des répercussions directes sur le développement et la prospérité. Qui plus est, les services publics ont peu à peu régressé : la multitude des interventions gouvernementales ont échoué à pourvoir aux besoins de développement de la région. L'exode rural des populations rurales des alentours vers la ville de Tripoli ont provoqué une hausse démographique rapide qui a rendu la situation de plus en plus complexe.

Aujourd'hui, Tripoli est confrontée à d'énormes défis sur les plans de l'économie et du développement. Elle est toujours perçue comme la cousine pauvre de Beyrouth. La ville souffre du plus grand taux de pauvreté au Liban. Bien que le pays tout entier soit affecté par la crise économique depuis 2011, Tripoli est plus gravement touchée qu'aucune autre ville.

La région du Nord en général, et Tripoli en particulier présentent des indicateurs de faible développement, comparés à ceux observés dans le reste du pays. Ces indicateurs s'appuient essentiellement sur le chômage, les résultats de l'éducation, la santé et l'activité économique. Des études récentes révèlent que le taux de pauvreté à Tripoli est extrêmement élevé. Environ 60 % des ménages résidant à Tripoli sont considérés défavorisés et la moitié d'entre eux le sont de manière très grave. Ces mêmes études révèlent qu'il y a une haute concentration de misère dans des quartiers spécifiques de Tripoli, comme Tebbaneh qui connaît un taux de pauvreté des ménages atteignant 87 % et Jabal Mohsen, où 66 % des ménages vivent en-deçà du seuil de pauvreté.

Au cours de ces 6 dernières années, ces taux élevés en carence au sein des ménages tripolitains ont augmenté en raison d'un afflux important de réfugiés. Les arrivées massives ont entraîné une hausse de la pauvreté et ont rendu les résidents vulnérables économiquement, notamment suite à l'augmentation du chômage chez les jeunes. Si rien n'est fait, cette augmentation de la pauvreté et de la marginalisation pourrait devenir une véritable bombe à retardement qui risque d'ébranler la stabilité et déclencherait des troubles civils compromettant ainsi une renaissance économique salutaire.

Les lacunes liées au développement économique sont aussi structurales. Tripoli souffre d'un manque d'investissements locaux et régionaux. La plupart des entreprises qui travaillent dans Tripoli et de micro et petites entreprises dont le potentiel d'expansion demeure limité et dont les capacités d'exportation sont faibles. Cette situation est le résultat des fortes contraintes que subissent les investissements et de la faible intégration régionale et nationale des chaînes d'approvisionnement qui empêche la diversification et le développement économique. Le chômage accru est dû à une insuffisance de formation et d'éducation dans différents domaines, ce qui entraîne un profond décalage entre les besoins des employeurs et le savoir-faire de la main-d'œuvre. D'autre part, les défis liés à la demande persistent en raison de l'insuffisance d'emplois créés par le secteur privé, particulièrement dans les domaines de grande échelle, c'est-à-dire ceux qui concernent l'investissement à visée exportatrice.

UN IMMENSE POTENTIEL INEXPLOITÉ

Face à tous ces défis, les tripolitains ne doivent pourtant pas désespérer. Tripoli demeure la ville qui a le plus grand potentiel encore inexploité au Liban, et dont on peut déceler la valeur dans ces différents éléments compétitifs :

- En tant que capitale du nord et deuxième plus grande ville du Liban, Tripoli reste un foyer central de l'économie du Nord Liban et de ses environs.
- C'est une des rares villes au Liban dont le caractère originel a été préservé : Tripoli reflète encore le charme du vieux Liban tout en recelant un potentiel culturel et touristique remarquable. Son centre historique, très bien conservé, est toujours aussi riche qu'authentique.
- Elle jouit d'un emplacement stratégique sur les rives orientales de la Méditerranée, tout en étant proche de la frontière syrienne et de l'arrière-pays arabe. Elle offre de plus un accès à la mer en direction de la Turquie et de l'Europe. La ville et ses alentours offrent de nombreuses possibilités économiques qui pourraient devenir des nœuds d'activités commerciales pour des infrastructures qui feraient d'elle l'épicentre d'échanges et de logistiques diverses. Dans un avenir plus ou moins proche, des commerces divers verraient le jour pour autant que le secteur privé pourrait exploiter

le port de Tripoli, l'aéroport René Mouawad, la Zone Économique Spéciale, la foire Rachid Karamé sans oublier le réseau ferroviaire entre Tripoli et la frontière syrienne qui est un projet d'avenir.

- Le coût de la vie à Tripoli est plus bas que dans la plupart des villes libanaises : l'investissement immobilier et la main-d'œuvre y sont bien moins onéreux que dans le reste du pays.
- La ville est un des points d'amarrage des câbles de fibres optiques sous-marins IMEWE qui relie l'Inde à l'Europe de l'ouest avec une capacité de 500 G/s ; c'est pour cette raison que Tripoli peut atteindre cette vitesse de connexion haut-débit et se positionner en tant que centre pour les ICT, les techniques de l'information et de la communication.
- La ville et sa région regorgent de terres vacantes disponibles : un facteur essentiel pour l'établissement de centres de distribution et de logistique.

HUIT FACTEURS POUR UNE STRATÉGIE RENOUVELÉE

Le potentiel existe donc bel et bien pour que Tripoli renoue avec son rôle de passerelle et redevienne une plateforme clé sur les plans de la logistique et des échanges, aussi bien qu'un foyer industriel central pour le pays. Au regard des manques de financement de la part du secteur public, la ville devra se tourner vers les financements du secteur privé pour investir dans des projets générant des revenus consacrés à l'amélioration du transport et de la connectivité, revenus qui pourraient être réinvestis dans le cadre d'accords sur un partenariat entre le public et le privé (PPP). Les huit opportunités qui existent pour le secteur privé se trouvent dans les aménagements suivants :

Le Port de Tripoli (PDT)

Après le port de Beyrouth, le port de Tripoli est le plus grand en taille du Liban. Ces derniers temps, il a attiré l'attention du Gouvernement, étant donné l'importance du rôle économique qu'il pourrait jouer pour la ville, le pays et la région. Le conflit syrien a limité les capacités de la majeure partie des ports syriens pour répondre à la demande de reconstruction future du pays, notamment ceux de Tartous et de Lattaquieh. En même temps, le port de Beyrouth est en train d'atteindre ses limites en termes de gestion du trafic maritime. Conséquence de quoi, le port de Tripoli est idéalement positionné pour jouer un rôle important dans les problématiques nationales et régionales.

En 2010, le port de Tripoli était le sujet de plans de développement et d'agrandissement, afin qu'il puisse être en mesure d'accueillir un plus grand nombre de conteneurs. En 2012, un nouveau quai de 600 mètres a été construit et le bassin portuaire approfondi de 15 mètres, pour que le port puisse recevoir de grands navires. En 2018, un prêt de 87 millions de dollars a été accordé au port de Tripoli par la Banque Islamique pour le Développement. Ces fonds serviront à financer les travaux d'infrastructure pour une nouvelle installation de stockage de conteneurs qui augmentait la capacité actuelle du port à hauteur de plus de 300 000 EVP par an.

La deuxième partie du développement du port de Tripoli envisage d'étendre le quai à 1 200 m en longueur et 17 m en profondeur. Lorsque les plans d'expansion et de développement seront achevés, le port de Tripoli aura la capacité de recevoir trois à quatre grands navires de conteneurs, allant de 20 à 350 mètres chacun, ainsi qu'un navire commercial traditionnel de marchandises générales, de plus de 250 mètres ; sans compter les huit emplacements pour les navires de biens généraux et de charges. C'est ce qui explique pourquoi il est très probable que dans un avenir certain, le port de Tripoli devienne un des plus importants centres d'échanges et de transbordements de la côte orientale de la Méditerranée. Cela ouvrira de nombreuses opportunités permettant au secteur privé d'investir dans le développement du port et de ses services complémentaires.

La Foire Internationale Rachid Karamé (FIRK)

La *Foire Internationale Rachid Karamé* est une autre infrastructure qui pourrait placer Tripoli sur la carte économique régionale et internationale. Il s'agit des plus grands espaces d'exposition du Liban, qui pourraient accueillir des événements régionaux et internationaux dans de multiples secteurs (la construction, la technologie...). La *Foire Internationale Rachid Karamé* abrite aussi un hôtel qui pourrait être réhabilité par les investissements du secteur privé. C'est la seule grande infrastructure hôtelière qui se situe au cœur de Tripoli.

Le site de la foire internationale Rachid Karamé est un trésor culturel pour le pays, dessiné et construit par le célèbre architecte Oscar Niemeyer, et a été récemment nommé sur la liste indicative du patrimoine mondial par l'Unesco. Bien exploitée et préservée, la *Foire Internationale Rachid Karamé* pourrait potentiellement jouer le rôle de symbole d'un renouvellement urbain solide pour la ville de Tripoli, attirant des foires et des expositions du monde entier.

L'aéroport René Mouawad (ARM)

L'aéroport René Mouawad est également une ressource supplémentaire qui pourrait revitaliser l'économie de la ville et de ses environs. L'aéroport René Mouawad est stratégiquement situé, il fait la jonction entre trois continents : l'Asie, l'Afrique et l'Europe. De plus, il se trouve à proximité de Tripoli et seulement à 7 km de la frontière syrienne.

L'aéroport pourrait servir comme pivot de marchandises vers d'autres aéroports de la région (Syrie, Jordanie, Irak, Chypre and Turquie) et au-delà (Les États du Golfe, l'Afrique du nord et l'Europe de l'est). Il pourrait aussi être utilisé comme centre de formation pour les clubs d'aviation et les institutions de navigation aérienne, afin d'entraîner et de former des pilotes, des ingénieurs en aéronautique ou des hôtesses de l'air. Ses capacités sont telles qu'il serait possible d'en faire un lieu de maintenance pour les compagnies aériennes aussi bien locales, régionales, ou internationales.

L'aéroport René Mouawad pourrait servir de plateforme pour vols des charters et pour l'acheminement des pèlerins (musulmans) de / vers l'aéroport de Jeddah durant les saisons du *Hadj*¹ et de la *Omra*². Cette option faciliterait le transfert de passagers du nord vers Beyrouth, et réduirait grandement le trafic sur l'autoroute vers Beyrouth.

Pour sa réhabilitation, l'aéroport a besoin d'investissements estimés à 90 millions de dollars environ, déjà envisagés par le programme d'investissement CÈDRE et pourraient *in fine* être octroyés à un secteur privé de développeurs / opérateurs à travers un partenariat public-privé qui en financerait la modalité.

La Zone Économique Spéciale de Tripoli (ZEST)

La Zone Économique Spéciale de Tripoli est le premier projet en son genre au Liban. Il vise à développer une zone économique complète à usages multiples avec toutes les infrastructures et tous les services publics nécessaires. La création de la Zone Économique Spéciale de Tripoli a pour objectif de dépasser les barrières qui ont historiquement entravé l'investissement étranger direct et empêché de nombreux commerces du secteur privé local d'étendre leur activité au sein du Liban.

¹ Le Hajj ou pèlerinage est la grande saison où les fidèles musulmans se rendent à La Mecque durant la période de la Fête du Sacrifice (*Eid Al Adha*) – NDLR.

² La Omra est une visite de pèlerinage court à La Mecque que le fidèle musulman effectue en dehors de la saison du Hajj – NDLR.

La Zone Économique Spéciale de Tripoli est située dans deux localisations privilégiées au cœur de Tripoli. Le premier site se trouve sur une terre de 50 hectares adjacente au port de Tripoli et est destiné à attirer les industries régionales de petite et grande taille, ainsi que les responsables du secteur logistique. Le second site est un terrain de 75 000 m² en plein cœur de la *Foire Internationale Rachid Karamé*.

La Zone Économique Spéciale de Tripoli souhaite développer le potentiel commercial libanais et créer de l'emploi durable ainsi qu'un environnement attractif pour l'investissement commercial. Pour ce faire, elle offre des industries de service et des facilités commerciales assurées par un climat d'échange propice et des initiatives compétitives sur le plan administratif, fiscal et financier.

Les études de faisabilité pour la Zone Économique Spéciale de Tripoli et la foire internationale Rachid Karamé confirment la viabilité financière de ces projets ainsi que des retours sur investissement prometteurs pour le secteur privé développeurs / opérateurs.

Le Réseau Ferroviaire Liban-Syrie (RFLS)

Le projet d'un réseau ferroviaire reliant Tripoli à la Syrie est un autre projet vital d'une importance capitale sur l'agenda du gouvernement en ce qui concerne cette ville. Cette initiative a été lancée en 2002. Cependant, sa réalisation a été retardée en raison des instabilités politiques et sécuritaires qui ont affecté tout le pays, et plus particulièrement Tripoli et le nord du Liban. Les travaux devraient reprendre en réhabilitant la gare, ce qui implique de clôturer le processus des expropriations et de démarrer l'installation des rails du réseau. Le projet initial consiste à réhabiliter et reconstruire toutes les voies ferroviaires libanaises afin que le Liban soit intégré au sein d'un réseau opérant une liaison entre le Liban, l'Europe et le Moyen-Orient via la Syrie, d'où l'importance de la liaison depuis le port de Tripoli vers Abboudieh, à la frontière nord entre le Liban et la Syrie.

Ce lien de 35 km devrait permettre l'acheminement massif de produits (par conteneurs) depuis et vers le port de Tripoli en direction des marchés régionaux. Il permettra également le transport de passagers depuis les gares de Tripoli et d'Abboudieh, ainsi que d'autres gares se trouvant près de l'aéroport René Mouawad et dans la région de Bahsas³.

³ À l'entrée sud de Tripoli – NDLR.

100 millions de dollars, c'est le montant des investissements nécessaires à la réalisation de ce réseau ferroviaire dont est en charge le programme d'investissement CÈDRE. Cette somme pourrait *in fine* être confiée à des développeurs / opérateurs du secteur privé via la modalité PPP (Partenariat Public Privé).

Une Ville de Connaissance et d'Innovation (VCI)

Le projet VCI est géré par l'autorité de la Zone Économique Spéciale de Tripoli en collaboration avec la *Foire Internationale Rachid Karamé*. Le projet consiste à développer le site de la foire puis à le louer en tant que bureau tournant à des entreprises de service, locales et régionales, afin d'attirer les technologies de l'information et de la communication (ICT), les entreprises créatives, les institutions académiques ainsi que les entreprises de service à valeur ajoutée. Ces compagnies bénéficieront d'une haute vitesse de connexion internet grâce au IMEWE (Inde Moyen-Orient Europe de l'Ouest), des câbles de fibre optique sous-marins avec un nœud d'atterrissage qui passe par Tripoli.

Le projet développera un centre de technologie sur une parcelle du terrain de la *Foire Internationale Rachid Karamé*. Ce centre contribuera au développement de l'économie de la connaissance, et générera des capacités entrepreneuriales libanaises dans le nord. Pour atteindre cet objectif, le projet attirera les acteurs des ICT, les entreprises créatives et académiques et les services à valeur ajoutée. De plus, il aura à sa disposition des incubateurs, des accélérateurs et des fonds pour fournir des services de soutien aux entrepreneurs et aux start-ups. Pour mettre à jour le savoir-faire de la main d'œuvre et pour augmenter l'emploi et la compétitivité sur le marché, le projet VCI accueillera des centres académiques d'entraînement et de codage qui développeront le savoir-faire dans la création de programmes pour jeunes diplômés.

L'environnement propice aux collaborations du projet VIC créera une masse importante de connaissance et des entreprises de services spécialisées à Tripoli, et multipliera le nombre de start-ups prometteuses dans l'écosystème de la ville. À terme, il conduira à la création d'un écosystème d'ICT dans le nord et contribuera au renouvellement urbain, en soutenant les efforts de modernisation et de développement socio-urbain. Pour mettre en place ce centre technologique, l'autorité de la Zone Économique Spéciale de Tripoli cherchera des financements auprès du secteur privé.

Le centre historique de la ville et ses îles (CHI)

Les vieux souks de Tripoli sont des atouts culturels, historiques et touristiques importants. Le centre historique est unique en son genre dans toute la région et peut jouer un rôle pivot pour stimuler l'économie de la ville. Il regorge de *madrassas*⁴, *hammams*⁵, *khans*⁶ et mosquées, sans oublier la citadelle de Raymond de Saint-Gilles. Les 9 îles situées autour la péninsule portuaire, dont la plus célèbre est l'île des lapins (qui est actuellement une zone protégée), sont aussi des atouts touristiques uniques à Tripoli et, bien exploités, pourraient rendre à Tripoli sa qualité de destination touristique de premier choix. Nombreuses sont les opportunités qui inciteraient le secteur privé à engager des investissements notamment en matière de projets hôteliers dans les souks de la vieille ville.

Le Front de Mer et le Vieux-Port (FMVP)

Lorsque sa réhabilitation sera achevée, le front de mer du Vieux-Port aura le potentiel de devenir l'espace public le plus important de Tripoli. Il attirera probablement des gens de tout le Liban. Si le vieux port el-Mina est un vieux port de ville, son front de mer, par contre, peut jouer un rôle économique en tant que catalyseur d'activités tels que la pêche, le commerce, les services, le tourisme etc.

Le front de mer est déjà en cours de réhabilitation et des infrastructures se développent via des fonds de donateurs. La municipalité d'el-Mina cherche d'autres financements, via des levées de fonds, afin de prolonger et d'aménager trois kilomètres supplémentaires du front de mer. Les plans de la municipalité incluent aussi l'établissement d'un musée des transports d'el-Mina, la restauration de l'historique Khan (caravansérail), et de favoriser la création de plusieurs établissements de type « Bed and Breakfast » en rénovant d'anciennes maisons. Ceci ne peut qu'améliorer les conditions d'accueil de la vieille ville. Les plans envisagent par ailleurs la création d'un marché artisanal à el-Mina ainsi que l'établissement d'un incubateur touristique et un centre de formation hôtelier, projets qui pourraient attirer les investissements du secteur publique.

Tous ces projets de développement économique contribueront à stimuler l'activité commerciale de Tripoli et du nord Liban, en

⁴ Écoles coraniques datant souvent de la période Mamelouk – NDLR.

⁵ Bains publics, pour la plupart de la période ottomane – NDLR.

⁶ Caravansérails mamelouks et ottomans – NDLR.

conséquence de quoi des milliers d'opportunités d'emploi sur les plans locaux et régionaux seront créés. Qui plus est, ils seront un facteur essentiel de régénérescence des potentiels économiques, commerciaux et touristiques de Tripoli, potentiels qui ont été trop peu exploités durant des décennies.

VERS UN AVENIR MEILLEUR

Dès aujourd'hui, il faut absolument que des efforts soient mis en place pour sortir Tripoli de son statut de ville marginalisée et détériorée, afin de la remettre sur les rails du développement et du progrès en la positionnant au cœur d'une activité de développement durable, sur le double plan national et régional.

Pour commencer, il est impératif de mettre en place une stratégie visant à étendre la marge de manœuvre du secteur privé, stratégie qui permettra à Tripoli de faire fructifier son propre potentiel et de devenir une destination propice à l'investissement, ce qui contribuera nécessairement à une renaissance économique de la ville. Ainsi, des emplois pourraient-ils être créés, ce qui permettra à Tripoli d'atteindre une croissance économique et un développement social au même titre que les autres régions libanaises. Ainsi, la stabilité sociale, économique et sécuritaire du pays entier en serait renforcée.

Toutefois, attirer le secteur de l'investissement privé devra se faire en parallèle avec la mise en place d'une stratégie destinée à intervenir dans le secteur social, c'est-à-dire en luttant contre les inégalités sociales et la pauvreté. Une telle stratégie devra permettre de promouvoir un développement socio-économique durable, ce qui constitue un pas essentiel dans le maintien de la paix et dans la prévention de conflits à venir. La pierre angulaire de cette stratégie d'intervention sociale devra être un programme dirigé par le gouvernement et financé par le soutien des donateurs pour promouvoir les savoir-faire techniques et professionnels, ainsi que la formation d'une main d'œuvre qualifiée et compétente, dans le but d'opérer une revitalisation économique de la région à court terme.

Des actions devront aussi être déployées par les acteurs locaux, aussi bien les municipalités que les entités du secteur privé, afin de changer l'image publique de Tripoli : développer des contenus et supports publicitaires, organiser des activités culturelles qui reflèteraient l'héritage de la ville et sa diversité sociale.

Ces efforts soutenus et massifs sont de l'ordre du possible. Ils exigent une coordination efficace tant au sein du secteur privé qu'entre les entités du secteur public. Il est primordial de motiver et d'impliquer les acteurs locaux afin d'encourager leur engagement et leur collaboration soutenus dans les différents secteurs de ces initiatives de développement. C'est pourquoi un dialogue permanent, coordonné par le secteur privé doit être mis en place le plus vite possible en partenariat et avec l'accord du secteur public. Cela conduirait à la création de groupes d'intérêt, de lobbys qui seraient menés par la grande communauté des entreprises.

La ville a certainement un avenir prometteur devant elle, cela ne fait aucun doute. Développer Tripoli est une opportunité qui attend depuis trop longtemps que le Liban et sa population s'en saisissent.

Traduit de l'anglais par Emmanuel Houry