

# Le secteur des transports au Qatar

## 1. L'avancement des projets de transports urbains constitue une priorité en amont de la Coupe du monde

L'avancement des grands projets d'infrastructures liés à la Coupe du monde constitue une priorité pour le Qatar, malgré la réduction des recettes budgétaires depuis 2014<sup>1</sup>, comme l'indique le budget établi par le gouvernement pour l'année 2018 (25,5 Mds USD alloués aux grands projets, soit 45,8% des dépenses prévues). Parmi ces grands projets, ceux liés aux transports urbains font l'objet d'investissements particulièrement conséquents (11,5 Mds USD alloués aux infrastructures de transport<sup>2</sup>, soit 20,7% des dépenses prévues).

Ces dépenses sont à la mesure du défi qu'entend relever le Qatar : la création *ex nihilo* d'un réseau urbain multimodal intégré, adapté au climat local et reposant sur les technologies les plus récentes, avec pour échéance 2022.

L'ensemble des projets sont placés sous l'autorité du ministère des Transports et des Communications. L'entreprise d'Etat Qatar Rail supervise et commande les deux plus emblématiques, le métro de Doha et le tramway de Lusail. Les tramways d'Education City et de Msheireb font l'objet d'une gestion indépendante par la Qatar Foundation, propriétaire de ces développements. Le réseau de bus est quant à lui supervisé par l'entreprise publique Mowasalat.

### Métro de Doha

La 1<sup>ère</sup> phase du projet de métro de Doha consiste en la mise en service de 3 lignes (Red, Green, Gold) d'une longueur totale de 84 km (surface et souterrain), comprenant 37 stations. Ces 3 lignes, qui desserviront les stades de la Coupe du monde, devraient être opérationnelles d'ici 2020. La 2<sup>ème</sup> phase consiste en la mise en service, à échéance 2026, d'une 4<sup>ème</sup> ligne (Blue) et de plusieurs extensions des 3 premières lignes, portant la longueur totale des lignes à 216 km et le nombre de stations à 100. L'avancement de la phase 1, qui mobilise plus de 50 000 personnes, est aujourd'hui estimé à 70%.

### Tramway de Lusail

Le tramway de la ville nouvelle de Lusail sera composé de 4 lignes, d'une longueur totale de 35 km (surface et souterrain), comprenant 28 stations. Il sera connecté au métro en deux points. L'ensemble des lignes devraient être opérationnelles d'ici 2020, le taux d'avancement étant aujourd'hui estimé à plus de 70%.

### Tramway d'Education City

Le tramway du campus universitaire Education City, propriété de la Qatar Foundation, sera composé d'une ligne unique, d'une longueur de 12 km, comprenant 25 stations et connectée au métro en deux points.

### Tramway de Msheireb

Le nouveau quartier de Msheireb, développé par Msheireb Properties, filiale de la Qatar Foundation, sera également doté d'un tramway – petite ligne de 2 km, comprenant 9 stations.

Les tramways d'Education City et Msheireb devraient en théorie entrer en opérations d'ici la fin de l'année 2018.

## Budget prévisionnel de l'Etat du Qatar (Mds USD)

	2014*	2015*	2016	2017	2018
<b>Dépenses</b>	57,9	60	55,5	54,5	55,8
- dont grands projets	20,6	24	24,9	25,6	25,5
-- dont infrastructures de transport	-	-	-	11,5	11,5

\* Année fiscale avril-mars

Source : Ministère des Finances

## Plan du métro de Doha



Source : Qatar Rail

## Design du métro de Doha et du tramway de Lusail



Source : Qatar Rail

<sup>1</sup> Les recettes de l'Etat sont passées de 89,9 Mds USD en 2014 à 44,3 Mds USD en 2016, soit une diminution d'un peu plus de 50%.

<sup>2</sup> Ce montant comprenant également les dépenses prévues dans le cadre du développement des réseaux d'électricité et d'eau.

## Bus et navettes

La compagnie en charge du réseau de bus, Mowasalat, prévoit également de monter en puissance d'ici la Coupe du monde, en portant sa flotte de véhicules de 270 à 3 000 (dont plusieurs centaines de navettes fonctionnant comme *last mile solution* depuis les stations de métro). Cette flotte devrait être au moins partiellement électrique et/ou au gaz.

Le réseau routier est par ailleurs en constant développement, sous la supervision de l'Autorité des travaux publics Ashghal.

## 2. Les infrastructures aéroportuaires et portuaires connaissent également un développement rapide

### Aéroport Hamad International

L'aéroport Hamad International de Doha (HIA) a ouvert en mai 2014, après 9 ans de travaux. Le trafic passager (37,3 millions en 2016, +20,5% par rapport à 2015) et les volumes de fret (1,8 Mt en 2016, +20,8% par rapport à 2015) connaissent depuis une croissance rapide, tirée par l'expansion du réseau de la compagnie nationale Qatar Airways. La qualité des infrastructures et des services a par ailleurs permis au HIA de se hisser au 5<sup>ème</sup> rang du classement Skytrax en 2018.

Un projet d'extension, pour porter la capacité de l'aéroport à 60 millions de passagers par an, est actuellement en préparation, sous la supervision d'un comité de pilotage formé en 2017 (*HIA Expansion Project Steering Committee*) et comprenant des représentants de l'Aviation civile et de Qatar Airways.

### Nouveau port Hamad

Lancé en 2011, le port Hamad s'étend sur près de 30 km<sup>2</sup>, au sud de Doha, et comprend un port commercial en eaux profondes (actuellement doté d'un terminal containers d'une capacité de 2 MTEU, d'un terminal autre fret et d'un terminal mixte), une base navale et une zone franche principalement dédiée à la construction et la maintenance des navires.

Partiellement opérationnel depuis la fin de l'année 2015, le port connaît un développement accéléré depuis le mois de juin 2017, début de l'embargo instauré par les pays voisins du CCEAG. Des liaisons directes ont été lancées vers plusieurs pays du Golfe, d'Asie et du pourtour méditerranéen<sup>3</sup>, générant une forte hausse des volumes de fret. Dans le même temps, le comité de pilotage (*New Port Project Steering Committee*) a procédé au lancement anticipé de la phase 2 du projet, dans le cadre de laquelle devraient être ajoutés un nouveau terminal containers ainsi qu'un ensemble d'infrastructures de stockage de denrées alimentaires de base (riz, huile, sucre). D'ici 2020, un 3<sup>ème</sup> terminal containers devrait être construit, portant la capacité du port à 7,5 MTEU, ainsi qu'une 2<sup>ème</sup> zone franche, dédiée à la transformation alimentaire.

Au-delà de l'impératif de sécurisation des approvisionnements, notamment alimentaires, l'ambition des autorités est de faire du port Hamad une plateforme de transit d'envergure régionale voire internationale.

L'ancien port de Doha, en réfection, sera désormais réservé aux bateaux de croisière et de plaisance.

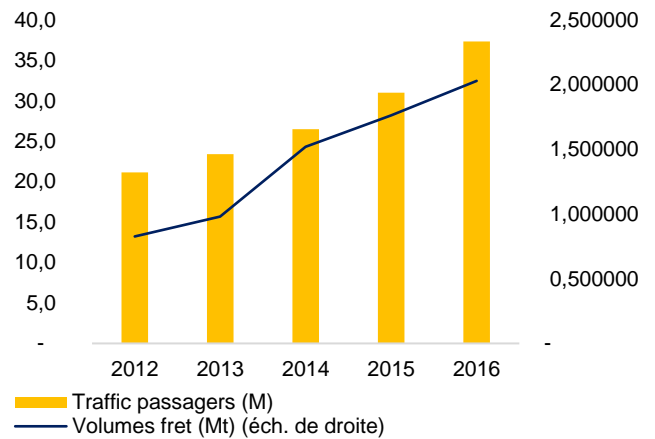
Suivi par : Margot Briole et Pauline Quinebeche

## Visite du chantier de tramway de Lusail par le Service économique



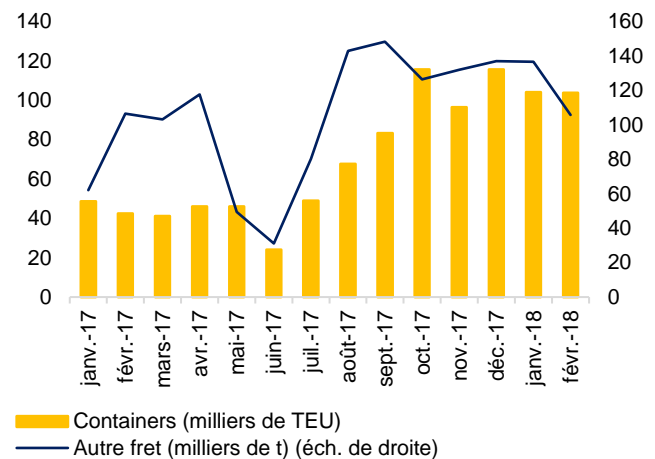
Source : Ambassade de France au Qatar

## Evolution du trafic passagers et des volumes de fret à l'aéroport Hamad International



Sources : Ministère du Développement et des Statistiques, Qatar Airways Cargo, SE de Doha

## Evolution des volumes de fret au port Hamad



Source : Mwani, SE de Doha

Clause de non-responsabilité - Le service économique s'efforce de diffuser des informations exactes et à jour, et corrigera, dans la mesure du possible, les erreurs qui lui seront signalées. Toutefois, il ne peut en aucun cas être tenu responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette publication.

<sup>3</sup> Oman, Koweït, Inde, Pakistan, Turquie, Grèce, Singapour, Malaisie, Taïwan, Chine, Corée du Sud, et prochainement Soudan. Avant la crise le port Hamad disposait de 2 services directs depuis la Chine, la vaste majorité des marchandises importées et exportées transitant par Dubaï (Jebel Ali).