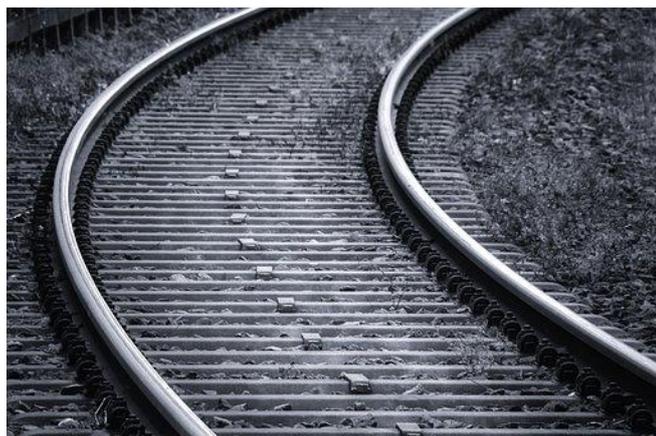
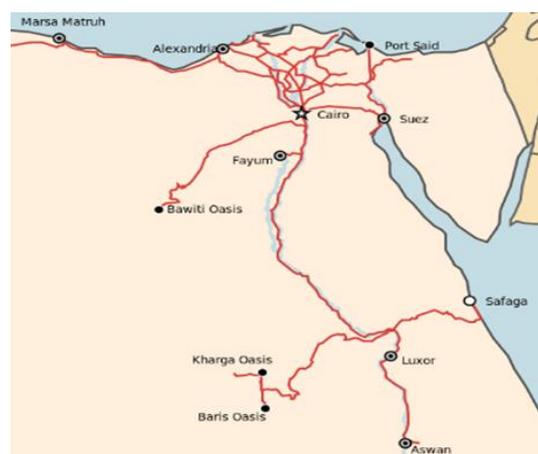


POLITIQUES SECTORIELLES :

Un développement du réseau ferroviaire à deux vitesses



Carte du réseau ferroviaire historique de l'Egyptian National Railways (EnR) :



Source : Egyptian National Railways

Le réseau ferroviaire égyptien, opéré par l'autorité publique Egyptian National Railways (EnR), est vieillissant engendrant régulièrement des accidents. La nécessaire modernisation de son réseau, débutée en 2014, bénéficie du soutien croissant des bailleurs mais est encore loin d'être achevée. En parallèle, le ministère des Transports transfère progressivement le périmètre d'action historique de l'EnR à la National Authority for Tunnels (NAT), responsable de la supervision du futur réseau de lignes à grande vitesse. Ces deux entités sont engagées dans des processus progressifs mais affirmés de production locale d'équipements malgré des ressources financières et humaines limitées. Si le fret ferroviaire, sous-développé, est encore peu investi par le secteur privé pour cause de faible rentabilité, les autorités veulent renforcer sa part dans le transport de marchandises, à travers le développement de corridors ad hoc et d'un réseau de lignes à grande vitesse.

Un réseau ferroviaire vieillissant faisant l'objet d'un programme de modernisation

L'Egyptian National Railways, une autorité aux moyens limités, qui fait face au vieillissement de son réseau

L'Egyptian National Railways (EnR) est l'autorité publique en charge de la **construction**, la **gestion** et la **maintenance** du **système ferroviaire** égyptien, l'un des plus étendus d'Afrique avec **9 570 km** de voies et **705 gares** à travers le pays.

Il transporte **500 millions** de passagers par an, principalement des citoyens à **faible** niveau de **revenu**. Ce réseau, l'un des plus **anciens** d'Afrique, est caractérisé par une **grande vétusté** (voies ferrées mal entretenues) et l'utilisation de **systèmes** de sécurité **désuets** (**85%** des systèmes de **signalisation** aux passages à niveau sont **manuelles**) et souvent **défaillants**. Il fait régulièrement l'**objet d'accidents mortels**, tels que l'accident en 2019 à la **gare de Ramsès** au Caire ayant causé le décès de **25 personnes**. L'**ensemble** des **nouveaux projets** ferroviaires électrifiés (LRT, ligne grande vitesse) sont **confiés** à la **NAT**, qui bénéficie d'un important **soutien étatique** et jugée plus à même de mettre en œuvre ce type de projets, au contraire de l'EnR **fortement endettée**, au **budget** annuel **couvrant** à peine l'**exploitation** de son réseau et aux ressources **humaines** et **techniques** limitées. Le **soutien récent** des bailleurs internationaux vise toutefois à **répondre** à ces enjeux.

La modernisation du réseau et un désir de localisation graduelle comme priorités stratégiques à court terme

En **2014**, l'EnR a annoncé un investissement de **10 Mds USD** sur dix ans, afin de **moderniser** et **développer** son réseau ferroviaire ; des incertitudes demeurent

cependant quant au montant **réellement engagé**. Il est notamment prévu l'acquisition de **900 trains** d'ici **2024** afin de remplacer du **matériel roulant vieillissant**. A court terme, les projets prioritaires sont la modernisation des lignes **Le Caire - Beni Suef** et **Tanta - Mansourah - Damiette**. A plus **long terme**, un projet de **connexion ferroviaire** au **Soudan** serait envisagé, mais compte tenu de la situation sécuritaire, seule la section Assouan-Abu Simbel pourrait faire l'objet d'un financement par la BAfD. Bien que sa **stratégie industrielle** soit encore **floue**, le ministère des Transports a pour mandat de **localiser graduellement** sa production en Egypte. A court terme, l'*EnR* cherche à **moderniser** des ateliers **anciens** et **peu fonctionnels** : l'autrichien **VoestAlpine** a signé en juillet dernier un contrat pour rénover et opérer l'**atelier d'Abbasiya** fabriquant du **matériel de voies**. A plus long terme, la **production** sur le sol égyptien ainsi que le **transfert de compétence** sont visés. Un « **comité signalisation** » a été récemment créé par l'*EnR* afin de **localiser** une partie de la production de **matériel de signalisation** en Egypte. Enfin, en aout 2022, les *EnR* ont signé un protocole d'accord avec **NERIC** et l'espagnol **Talgo** pour **produire** des **wagons de passagers** en Egypte avec pour objectif de fabriquer **1 000 wagons**.

[La grande vitesse et le fret comme principaux axes de développement du réseau ferroviaire](#)

[La volonté politique de développement de fret passera nécessairement par une participation active du secteur privé](#)

Le **fret ferroviaire** est **peu développé** en Egypte. Actuellement, les *EnR* dispose d'environ **100 locomotives** et **4 500 wagons** dédiées aux **services de fret** capables de transporter **7 millions de tonnes (Mt)** de marchandises. Seulement **5,6 Mt** de marchandises ont circulé en **2021** sur le réseau ferroviaire égyptien contre **89 Mt** en **France** sur l'année **2019**. La Banque mondiale identifie les **principales causes** de son faible développement en Egypte : (i) la **vétusté** et le **manque de matériel roulant**, (ii) l'**avantage compétitif** du **transport routier**, activité faiblement encadrée et qui s'est fortement développée ces dernières années ainsi qu'un (iii) réseau ferroviaire **peu adapté** au fret conduisant à des **goulots d'étranglement** pour les **trains de marchandises** dans les grandes **agglomérations**. L'objectif des autorités est de

transporter **30 Mt** de marchandises par voie ferroviaire d'ici **2030**. Afin de **renforcer sa flotte actuelle**, les *EnR* ont signé un contrat en **2020** avec l'entreprise publique **SEMAF** pour lui acheter **1 215 wagons** de transport de marchandises. La construction d'un **corridor de fret** entre le port d'**Alexandrie** et le **port sec du 6 octobre**, soutenu par un prêt de **400 MUSD** de la **Banque mondiale**, permettra aux **conteneurs** arrivant de la Méditerranée de **contourner** une agglomération du Caire subissant d'importants **goulots d'étranglements**. L'Egypte pourra aussi s'appuyer sur le développement de **ports secs** et de **lignes à grandes vitesses** pour stimuler cette activité. L'**ouverture à la concurrence** en 2018, qui a **mis fin au monopole des EnR** sur la **construction** et l'**exploitation** du réseau ferroviaire, permet au secteur privé d'**obtenir des concessions** d'une durée maximale de 15 ans (aucune n'a été mise en place à ce stade). Signal d'un **faible engagement financier** public pour **soutenir le fret**, le ministère des Transports veut **s'appuyer** fortement sur le **secteur privé**, afin de permettre au fret d'atteindre la **rentabilité** dès **2023**, et d'augmenter l'**autonomie financière** de l'*EnR*. Les autorités visent le transport par rail de produits **miniers** (phosphate), **industriels** (ciment, fertilisant), **pétroliers**, des **matériaux de constructions** (acier, céramique) ainsi que de **denrées agricoles**. Elles souhaitent aussi soutenir la **chaîne d'approvisionnement** en **blé**, et ainsi améliorer la **sécurité alimentaire**, en **transportant** par rail le **blé** importé vers les **silos** localisés dans l'ensemble du territoire.

[Un consortium germano-égyptien pour le développement d'un réseau de lignes à grande vitesse en Egypte](#)

La NAT dont le **mandat initial** couvre la gestion du **réseau de transport urbain** (ligne de métro, LRT) s'est vue confiée le développement du **réseau à grande vitesse** pour le **transport de passagers** et de **marchandises**. Le projet de réseau à grande vitesse, composé de trois lignes sur 2 000 km de voies, sera développé par le consortium germano-égyptien constitué de **Siemens Mobility**, **Orascom Construction** et **Arab Contractors** pour un montant estimé à **23 Mds USD**. La **première ligne**, qui reliera **Ain Sokhna** en mer Rouge à **Marsa Matrouh** en mer Méditerranée en passant par le Grand Caire, pourrait être mise en service à l'**horizon 2025** tandis que les **deuxième** et **troisième ligne** relieront respectivement **Le Caire** à **Abu Simbel** en passant par Louxor/Assouan

et **Louxor à Hurghada** en passant par Qena. Siemens, fournira la **matériel roulant** (41 **trains à grande vitesse Velaro**, 94 rames de **trains régionaux Desiro** et 41 **locomotives de fret Vectron**), les **systèmes de signalisation** (ETCS de niveau 2) ainsi que le **système d'alimentation électrique** à l'ensemble des lignes, pour un contrat finalisé fin 2022 et estimé à **8,1 Mds EUR**. Enfin, la **Deutsche Bahn (DB)** et **Elsewedy** ont signé avec la NAT en marge de la COP27 un contrat d'**1 Md USD** pour l'**exploitation** de la première ligne à grande vitesse pour une **durée initiale de 15 ans**.

Le développement à venir du fret, partie intégrante du plan directeur logistique de l'Egypte

Le **plan directeur** pour la **logistique** prévoit le développement de **huit ports secs** intérieurs d'ici **2030** ainsi que des **centres logistiques** attenants. L'objectif est multiple : (i) **alléger** les **contraintes** sur les ports maritimes - pour certains sous-dimensionnés, (ii) **améliorer** la **connectivité ferroviaire** en permettant le transport continu des marchandises des ports au « dernier kilomètre », (iii) **réduire** le **temps** et les **coûts de transport** des marchandises. Les développements des **port secs** de la ville du **6 octobre** et de **10-de-Radaman**, situés en périphérie du Grand Caire, sont **prioritaires**. L'**EnR** est responsable de la **construction** des **lignes ferroviaires** qui **relieront** les **ports secs** au **réseau ferroviaire existant**

Antoine COSSON

Attaché sectoriel infrastructure et développement durable
antoine.cosson@dgtresor.gov.fr