

Lettre économique

« Objectif Oman »

Février – Avril 2026

Une publication du SE de Mascate

FAITS SAILLANTS

- *Oman face aux conséquences économiques du conflit régional et à la fermeture d'Hormuz*
- *S&P maintient la notation « investment grade » d'Oman malgré les tensions régionales*
- *Rebond des marchés financiers à Mascate*
- *Oman renouvelle ses contrats de production d'électricité au gaz avec ENGIE pour 3,5 GW*
- *Attribution du bloc offshore 18 à Petronas*
- *Le secteur logistique omanais : un hub régional en structuration*

Au programme dans les prochains mois :

- **Oman Sustainability Week**, du 18 au 20 mai à Mascate
- **Oman Petroleum & Energy Show**, du 18 au 20 mai à Mascate
- **Vision Golfe 2026**, du 18 au 19 juin à Paris
- **VivaTech 2026**, du 17 au 20 juin 2026 à Paris
- **Mission d'entreprises de la CCI Normandie (Business France)**, du 27 au 29 septembre à Mascate
- **Sommet international de l'espace**, 9 et 10 septembre à Paris
- **French Space Days (Business France)**, le 14 octobre à Mascate

ACTUALITÉS DE NOS ENTREPRISES

Oman renouvelle ses contrats avec ENGIE pour 3,5 GW de production d'électricité au gaz

Le groupe public omanais d'achat d'électricité et d'eau **Nama Power and Water Procurement** a signé trois contrats d'achat d'électricité (PPA) avec ENGIE et ses partenaires afin de renouveler 3,5 GW de capacité de production d'électricité au gaz pour une durée de 15 ans. Ces accords prolongent les contrats des centrales de Sohar II et Barka III, chacune fournissant 747 MW entre 2028 et 2043, ainsi que de la centrale de Sur I, qui fournira 1,978 GW entre 2029 et 2044. Cela s'inscrit dans la stratégie à deux volets d'Oman, consistant à développer les capacités en énergies renouvelables tout en maintenant une solide capacité de base de production électrique au gaz. La production totale d'électricité au gaz à Oman passera ainsi de 9,8 GW cette année à 13,5 GW en 2029, lorsque les développeurs mettront en service les centrales en construction de Duqm (877 MW) et de Misfah (1,7 GW).

Kratos sélectionné par Airbus D&S pour le segment sol d'OmanSat-1

La société américaine **Kratos Defense & Security Solutions** a été retenue par **Airbus Defence and Space** pour fournir un système sol intégré dans le cadre du développement d'OmanSat-1, premier satellite national de télécommunications du Sultanat, dont le lancement est prévu en septembre 2028 pour une mise en service en mai 2029. Le contrat, attribué à Airbus par **Space Communication Technologies (SCT)**, opérateur national détenu par **Oman Investment Authority** via **ITHCA**, porte sur une solution compatible avec la plateforme OneSat, incluant antennes TT&C en bande Ka, systèmes de contrôle-commande, dynamique de vol, supervision des charges utiles et capacités d'orchestration, afin d'assurer une connectivité haut débit reconfigurable couvrant

Oman (y compris sa ZEE), le Moyen-Orient, l'Afrique de l'Est et l'Asie, au service des secteurs publics et privés (énergie, finance, maritime, aérien, haut débit).

CLIMAT DES AFFAIRES

Oman accueillera en 2028 la Conférence internationale sur les pertes d'eau, une première au Moyen-Orient

Le Sultanat a obtenu l'organisation de la Conférence internationale sur les pertes d'eau 2028, événement biennal de l'International Water Association (IWA) dédié aux enjeux mondiaux de gestion de l'eau. Cette désignation constitue une première pour un pays du Moyen-Orient et confirme l'ambition d'Oman de renforcer son positionnement sur les enjeux de sécurité hydrique, alors que Nama Water Services, l'opérateur national, prépare un plan massif de réduction des pertes d'eau à l'horizon 2035.

Standard&Poor's maintient Oman en statut investment grade malgré les tensions régionales

S&P Global a confirmé la note souveraine d'Oman à BBB- avec perspective stable, validant la solidité de ses fondamentaux macrofinanciers, notamment des actifs publics liquides élevés (>40 % du PIB) et des réserves en devises (20 %), offrant une capacité d'absorption des chocs externes. Le pays bénéficie par ailleurs d'un avantage géostratégique clé, ses exportations d'hydrocarbures restant largement hors du détroit d'Ormuz, assurant la continuité des flux et soutenant une prime sur son brut dans le contexte actuel. La hausse des prix du pétrole devrait maintenir des excédents budgétaire et courant et permettre la poursuite du désendettement (dette attendue à 31 % du PIB d'ici 2029), malgré une croissance révisée à la baisse (1,4 % en 2026) sous l'effet des tensions régionales pesant sur l'investissement, le tourisme et le commerce. Cette trajectoire reste toutefois dépendante d'un maintien de prix élevés des hydrocarbures et d'une absence d'escalade majeure affectant la production.

Hausse marquée des prix immobiliers à Oman en 2025, tirée par le résidentiel

Oman enregistre une hausse de 13,9 % des prix immobiliers au T4 2025 en glissement annuel, selon les données officielles omanaises. La progression est principalement portée par le segment résidentiel (+14,6 %), avec une forte augmentation des prix des villas (+20,6 %) et des autres logements (+25,8), tandis que les appartements restent quasi stables (+0,6 %). Le segment commercial progresse également (+12,3 %), tiré par les terrains (+18,8 %), malgré un recul des prix des locaux commerciaux (-12,1 %). Sur le plan géographique, Mascate se distingue avec une hausse exceptionnelle de 41,3 % des prix des terrains résidentiels, traduisant une forte pression foncière, tandis que certaines régions enregistrent des baisses marquées, révélant une dynamique immobilière contrastée à l'échelle du territoire.

Oman lance un cluster aluminium à Sohar pour renforcer l'intégration industrielle

Le Sultanat d'Oman engage la structuration d'une filière intégrée de transformation de l'aluminium autour de la fonderie de Sohar Aluminium, dotée d'une capacité de 395 000 tonnes par an. Environ 60 % de la production de métal liquide alimente déjà des industriels locaux en aval (laminage, câbles, pièces automobiles). Le projet, coordonné par le programme Ladayn associant le ministère du Commerce, Madayn, OPAZ et OQ Group, s'inspire du pôle plasturgie de Sohar, qui a mobilisé 85 M OMR répartis sur 27 projets à fin 2025. Piloté par le programme Ladayn (ministère du Commerce, Madayn, OPAZ, OQ Group), le projet s'inspire du Plastics Cluster de Sohar, qui a mobilisé 85 M OMR sur 27 projets à fin 2025. Appuyée par l'accord de partenariat économique global Oman-Inde, supprimant quasi intégralement les droits de douane (contre 0 à 5 % auparavant), cette initiative vise à renforcer l'intégration industrielle, la valeur ajoutée locale et le positionnement exportateur du Sultanat vers le Golfe, l'Europe et l'Afrique.

INFORMATIONS MACROECONOMIQUES ET FINANCIERES

La Bourse de Mascate a le vent en poupe

La Bourse de Mascate (MSX) a enregistré au mois de mars une hausse de 10,5 % de son indice principal, le MSX30, qui a atteint 8168 points, son plus haut niveau depuis 2008. La capitalisation boursière totale a également progressé de 4,56 %, atteignant près de 37,9 Mds OMR, soutenue par la performance de grandes entreprises, en particulier dans les secteurs bancaire et énergétique. Des acteurs majeurs comme Bank Muscat, Sohar International Bank et des entités du groupe OQ Group ont largement contribué à cette dynamique. Parmi les plus fortes hausses du mois figurent Financial Services Company (+71,8 %), Salalah Mills (+66,3 %) et Salalah Port Services (+45 %). À l'inverse, Raysut Cement a subi la plus forte baisse (-15,2 %). L'activité du marché est restée soutenue, avec un volume d'échanges en hausse et un intérêt marqué des investisseurs étrangers, générant un flux net positif. La MSX confirme ainsi sa résilience malgré les incertitudes régionales.

Quels risques et opportunités économiques pour Oman face au conflit avec l'Iran ?

Dans le contexte d'escalade militaire régionale impliquant l'Iran et ayant conduit à la fermeture du détroit d'Ormuz, le Sultanat d'Oman se trouve dans une position ambivalente. Si le pays est exposé aux perturbations des chaînes d'approvisionnement mondiales et à différents risques (hydriques, sanitaires, environnementaux) liés à la déstabilisation de son environnement régional, il pourrait également tirer parti de sa situation géographique pour desservir les marchés du Golfe, tout en bénéficiant de la hausse des prix des hydrocarbures. Alors que la région connaît actuellement une période d'accalmie, les autorités omanaises cherchent surtout à maintenir la continuité des activités économiques, la stabilité intérieure et des exportations stables de pétrole et de gaz. Des corridors alternatifs se mettent en place, mais leur opérationnalisation manque encore de robustesse.

1/ Oman est relativement peu exposé au risque sécuritaire, mais l'est aux perturbations des chaînes d'approvisionnement mondiales

Sur le plan sécuritaire, Oman est moins exposé que ses pays voisins bien que le Sultanat ait été touché par des drones sur les ports de Duqm, Salalah et Sohar, mais sans faire de dégâts significatifs sur les infrastructures. Ceci a conduit à l'inscription d'Oman dans la catégorie des zones « *war risk* », entraînant une hausse notable des primes d'assurance maritime. **Au plan commercial, la guerre peut fragiliser la sécurité d'approvisionnement du Sultanat compte tenu de sa dépendance aux importations.** Les importations de biens et de services représentent environ **45 % du PIB**, tandis que près de **65 % des biens consommés localement proviennent de l'étranger**. La ventilation des risques varie selon les secteurs :

1 - secteur alimentaire : Oman affiche un taux d'autosuffisance alimentaire global d'environ 65 %.¹ Ce chiffre doit toutefois être nuancé : il est fortement tiré vers le haut par des filières excédentaires comme la pêche et certaines productions horticoles. **En pratique, environ 60 % des besoins alimentaires demeurent couverts par les importations pour plusieurs produits stratégiques.**² Les principaux fournisseurs alimentaires d'Oman sont l'Inde, le Brésil, l'Australie, la Turquie et les EAU (réexportations).³ Avec la hausse des coûts d'acheminement des produits agroalimentaires importés (par voie maritime comme aérienne), notamment liée à la flambée des primes d'assurance, les importateurs (y compris de produits français) se heurtent aux réglementations de l'Autorité de protection des consommateurs d'Oman, qui impose des plafonds sur les prix de certaines denrées alimentaires.⁴ Les importateurs de produits alimentaires pourraient ainsi être conduits soit à absorber une partie des surcoûts sur le marché omanais, avec un impact potentiel sur leurs marges, soit à ajuster temporairement certaines activités commerciales dans l'attente d'une éventuelle révision des prix autorisés par les autorités afin de tenir compte des pressions inflationnistes liées à la crise.

2 - secteurs stratégiques (hydrocarbures, eau, assainissement) : Oman a une faible dépendance énergétique globale, mais enregistre une **dépendance partielle pour des produits raffinés spécifiques et les technologies nécessaires au fonctionnement de ces services.** Les activités pétrolières et gazières reposent largement sur des équipements industriels, catalyseurs, additifs chimiques et technologies de forage importés, tandis que la production locale reste limitée aux opérations d'extraction et de transformation. De même, le secteur de l'eau, fortement dépendant du dessalement, utilise des produits chimiques (chlore, coagulants, membranes, résines) et des pièces techniques majoritairement importés.⁵

3 - médicaments : le secteur pharmaceutique du Sultanat reste très dépendant des importations, avec 95,4 % des médicaments et intrants pharmaceutiques provenant de l'étranger (fin 2023, derniers chiffres disponibles), principalement d'Inde, d'Allemagne et des États-Unis, la production locale se limitant à quelques génériques et au conditionnement.

2/ Des opportunités existent pour Oman dans la logistique

Les activités portuaires d'Oman sont pleinement opérationnelles, malgré quelques haltes temporaires au fil des attaques par drones qui les ont affectés. Le Détroit d'Ormuz demeurant impraticable pour les armateurs, Oman a une vraie carte à jouer pour profiter du détournement des routes maritimes a fortiori pour les biens essentiels (agro-alimentaires et produits pharmaceutiques). Plusieurs compagnies maritimes ont ainsi utilisé les ports omanais, notamment Sohar, Duqm et Salalah,

¹ Selon les données officielles du gouvernement (NCSI)

² Le degré d'autonomie varie selon les filières : la production locale couvre 70 à 80 % des besoins en légumes, environ 60 % pour les produits laitiers et la volaille, tandis que la dépendance est structurellement très élevée pour les céréales, dont plus de 90 % sont importées, ou encore les fruits (80% d'importations), en raison des contraintes climatiques.

³ S'agissant des engrais : Oman dispose d'une production significative d'engrais azotés via la société Oman India Fertiliser Company (OMIFCO) à Sour, dont la capacité est de 1,9 Mt/an d'urée et 1,3 Mt/an d'ammoniac à partir de gaz naturel. Cette production est toutefois largement orientée vers l'export, tandis que l'agriculture omanaise demeure dépendante des importations pour une partie des engrais, notamment phosphatés et composés (NPK).

⁴ L'autorité de protection des consommateurs (CPA) affiche son rôle très protecteur contre l'inflation : plus de 500 infractions relevées entre début mars et mi-avril 2026, dont 172 hausses de prix « injustifiées » (principalement sur les fruits et légumes).

⁵ S'agissant des biens industriels et équipements : 70–80 % sont importés, principalement des machines industrielles, équipements électriques, véhicules et matériaux de construction spécialisés, les principaux fournisseurs sont la Chine, les EAU, l'Inde, l'Allemagne, le Japon et dans une moindre mesure la France (Renault Trucks).

comme points logistiques alternatifs pour desservir les marchés du Golfe. En temps normal, entre 400 000 et 450 000 conteneurs transitent chaque semaine par le détroit d'Ormuz, dont une partie a été redirigée vers ces infrastructures.

Les armateurs ont toutefois parfois fait état de délais dans la mise en œuvre opérationnelle de corridors alternatifs par les autorités omanaises. Alors que les ports de Fujairah et Khor Fakkan (situés aux EAU mais à l'est d'Ormuz) ont déjà mis en place des couloirs logistiques efficaces, les ports omanais ont proposé un « *land-bridge* » les liant aux EAU. Le défi reste l'opérationnalisation complète d'une procédure unique et simplifiée pour les opérateurs (douanes, modalités d'inspection des conteneurs), sur laquelle les Omanais travaillent. Ce retard a déjà conduit des importateurs à privilégier les routes au départ de Djeddah, quand bien même elles ne sauraient qu'être complémentaires à celles d'Oman et finiront à terme par aussi être saturées à leur tour, a fortiori en cas de tensions sur Bab El Mandeb. Le rôle logistique que jouera Oman est inévitable si la crise perdure.

3/ La flambée des cours du pétrole sera favorable aux finances d'Oman, mais peut être tempérée par des perturbations macro-économiques et commerciales

Sur le plan énergétique, les capacités de production du Sultanat demeurent intactes. La production pétrolière d'Oman progresse de +4,8% au T1 2026 en glissement annuel, à **1,03 Mbpj**, portant le volume total à 93,1 M de barils sur la période. Les exportations suivent également une hausse de +2,5% à 76,9 M de barils. Concernant le gaz, la production totale augmente de +2,5% à 13,74 Mds m³, avec une hausse marquée de la consommation pour la production d'électricité (+12,9%) et dans l'industrie, tandis que l'usage dans les champs pétroliers et certaines zones industrielles recule. En 2025, les hydrocarbures (pétrole brut et gaz naturel) ont représenté 62 % du montant des exportations d'Oman, soit 51 Mds USD.⁶ Comme le pétrole brut d'Oman peut être **chargé en dehors du détroit d'Hormuz, la prime des contrats à terme sur le pétrole omanais par rapport au brut de référence de Dubaï** est passée **d'environ 1 USD/b à près de 50 USD/b durant la deuxième semaine de la crise**, un niveau jamais observé. En mars 2026, le prix du brut omanais sur le GME a même dépassé les 160 USD/b. Concernant le gaz, Oman dispose d'une capacité de liquéfaction d'environ 11,4 M t de GNL par an grâce aux trois trains d'Oman LNG à Qalhat, soit environ 15–16 Mds de m³ de gaz exportables par an. Les exportations de GNL ont atteint près de 12 Mt en 2024, soit un niveau supérieur à la capacité nominale des installations, destinées principalement aux marchés asiatiques (Japon, Corée du Sud, Chine)⁷. Ainsi, le GNL pourrait lui aussi constituer une aubaine budgétaire pour le Sultanat dans le contexte actuel⁸. La quasi-totalité du pétrole omanais est transportée par l'oléoduc *Main Oil Line* vers le terminal de *Mina al Fahal* près de Mascate, où il est stocké, mélangé puis exporté par pétroliers.⁹

Alors que le budget général 2026 du Sultanat est construit sur une hypothèse d'un baril moyen à 60 USD, les recettes de l'Etat devrait ce faisant connaître une forte impulsion. Ces bénéfices ne sont toutefois pas absolus, et doivent être tempérés. Contrairement à l'Arabie Saoudite ou aux EAU¹⁰, Oman ne dispose pas d'une **capacité de production excédentaire importante** : la production pétrolière d'Oman fonctionne déjà **près de son niveau maximal**¹¹. Le pays peut donc profiter de la hausse des prix du pétrole pour augmenter ses revenus, mais il ne peut **augmenter sa production que très marginalement et n'a pas la capacité d'augmenter suffisamment celle-ci pour compenser une baisse d'offre provenant de ses voisins**. Par ailleurs, l'escalade du conflit régional pourrait peser sur l'environnement opérationnel des banques du Golfe, notamment via un **ralentissement des secteurs non pétroliers** (commerce, immobilier, tourisme) auxquels elles sont fortement exposées, comme l'a récemment souligné Moody's. Cet effet pourrait être partiellement atténué à court terme par la forte hausse du prix du brut omanais, renforçant les recettes publiques et soutenant les dépôts gouvernementaux dans le système bancaire,

⁶ Destiné principalement aux marchés asiatiques, 90% des exportations de pétrole sont absorbées par la Chine, tandis que 30% des exportations de GNL vont vers le Japon (représente 3% de leurs importations totales).

⁷ Le Ministère de l'énergie omanais étudie la possibilité d'ajouter un quatrième train de liquéfaction qui augmenterait la capacité d'environ 3,8 M t/an, mais ce projet n'a pas encore reçu de décision finale d'investissement.

⁸ En effet, Oman pourrait bénéficier de recettes exceptionnelles grâce à ses exportations de GNL indexées sur le prix du pétrole. En supposant une indexation équivalente à 14 % du prix du Brent et des exportations moyennes d'environ 1 M t par mois, les recettes pourraient passer d'un peu plus de 15 M USD par jour à plus de 20 M USD par jour lorsque le pétrole dépasse 80 USD/b. Si le pétrole atteint 100 USD/b, les recettes quotidiennes pourraient approcher 25 M USD.

⁹ La production pétrolière du pays provient de nombreux champs répartis sur le territoire. Ce pétrole est transporté vers ce terminal via le *Main Oil Line*, un réseau d'oléoducs capable d'acheminer jusqu'à 1,4 M de barils par jour. Une fois arrivé au terminal, le pétrole est stocké dans un grand parc de réservoirs d'une capacité d'environ 5,4 M de barils ; il est mélangé ("*blending*") pour obtenir une qualité de brut homogène destinée au marché international ; il est ensuite chargé sur des pétroliers grâce à deux bouées d'amarrage offshore (*single buoy moorings*), situées en mer. Les autres points d'exportation existent mais restent très marginaux : un peu de brut peut être expédié depuis Sohar, et de très petites quantités proviennent du champ offshore Yumna Oil Field, où la production est d'environ 2 000 barils par jour.

¹⁰ Dans ces deux pays, certaines installations peuvent être activées rapidement pour augmenter la production en cas de crise ou de tension sur les marchés.

¹¹ Source : MEES, Weekly Energy, Economic & Geopolitical Outlook Vol. 69. No. 11; 13 March 2026

source importante de liquidité. Les risques deviendraient néanmoins plus significatifs en cas de perturbation prolongée de l'activité économique non pétrolière et, à terme, la qualité des actifs bancaires. **En mars 2026, l'inflation à Oman a nettement accéléré à 3,6% en glissement annuel** (contre 2,0% en février), tirée principalement par les services divers (+13,8%), le transport (+9,4%) et l'alimentation (+4,3%), cette dernière étant portée par les hausses des légumes (+15,6%) et des fruits (+10,7%). Les prix de la restauration et de l'hôtellerie progressent de 5,8%, tandis que le logement reste stable. L'inflation atteint 4,5% à Mascate, niveau le plus élevé du pays.

La configuration géographique d'Oman constitue un atout relatif dans le contexte actuel de tensions sur les routes maritimes, en lui permettant de limiter certains risques de blocage affectant le trafic dans le détroit d'Ormuz ou celui de Bab el-Mandeb. Toutefois, cette position n'efface pas la forte intégration du Sultanat aux chaînes d'approvisionnement mondiales et régionales, en particulier via les hubs logistiques des EAU, constituant un facteur de vulnérabilité. Dans ce contexte, la capacité d'Oman à assurer la sécurité de ses approvisionnements et à limiter les impacts macro-économiques du conflit sur son économie réelle dépendra autant de la durée de la crise que de sa faculté à renforcer l'intégration et l'efficacité de son dispositif de réponse à la crise (logistique, maritime, énergétique, agroalimentaire, hydrique).

INFORMATIONS SECTORIELLES

OQEP vise 300 000 boe/j d'ici 2030

Le producteur upstream omanais **OQ Exploration and Production (OQEP)** a présenté sa stratégie 2030 visant à porter sa production nette à 300 000 barils équivalent pétrole par jour (boe/j), en hausse de 34 % par rapport aux 224 000 boe/j enregistrés en 2025, tout en maintenant un taux de remplacement des réserves d'au moins 100 %.

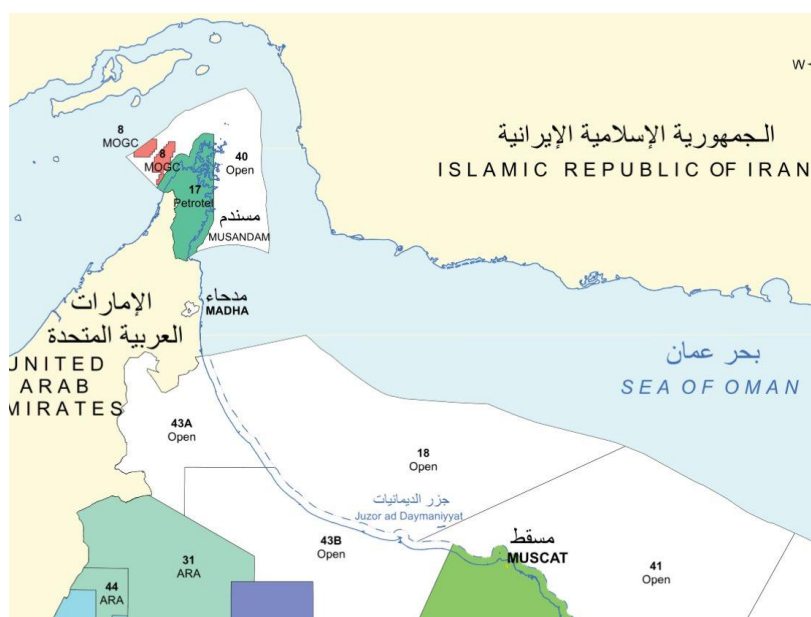
La croissance sera soutenue par deux volets :

- Développement organique : OQEP a récemment fait deux découvertes majeures aux blocs 48 et 60, qui viennent renforcer ses champs existants, notamment le Bisat oil field (70 000 boe/j en 2025) et le Abu Butabul gas field (21 M cfd en 2023). L'entreprise exploite également des blocs clés avec des partenaires internationaux tels que BP, Eni, TotalEnergies et Occidental, permettant d'accéder à de nouveaux volumes de production.
- Acquisitions ciblées (M&A) : la société se concentre sur des actifs produisant ou quasi-produisant, au Moyen-Orient et en Afrique du Nord, avec une attention particulière pour l'Irak, l'Algérie et la Libye

OQEP reste le troisième producteur du Sultanat derrière PDO et Shell pour le pétrole et le gaz, et a déjà vendu des participations dans les blocs 60 et 61 tout en maintenant sa trajectoire de croissance. En 2025, malgré une baisse de 3 % de sa production nette, les volumes vendus ont augmenté de 3 %, grâce à de nouvelles conditions contractuelles, notamment au bloc 53 exploité par Occidental. La montée en production intervient dans un contexte géopolitique favorable : les perturbations sur d'autres sites gaziers et pétroliers du Golfe, notamment au Qatar et au Koweït, pourraient accroître les revenus d'OQEP et financer ses projets d'expansion.

Oman attribue le bloc offshore 18 au malaisien Petronas, entérinant le premier test d'un nouveau modèle contractuel omanais pour le secteur pétrolier

Le Ministère omanais de l'énergie et des minéraux a signé le 12 février 2026 un accord de concession pour le bloc offshore 18 avec la compagnie nationale malaisienne Petronas, qui détiendra 70 % et opérera le bloc, aux côtés de l'Omanais OQ Exploration and Production (OQEP) (30 %). Le contrat prévoit une phase d'exploration initiale de quatre ans, extensible, et, en cas de découverte commerciale, une concession de production pouvant aller jusqu'à 30 ans. Le bloc 18 ne comporte à ce stade aucune découverte. En 2022, 4 100 km de données sismiques 2D ont été retraitées afin d'en améliorer l'attractivité auprès des investisseurs. Cette attribution revêt une dimension stratégique pour le Sultanat. Elle constitue le premier test opérationnel du nouveau modèle contractuel introduit par Oman, intégrant un système à redevance (« royalty agreement ») en complément des contrats de partage de production (PSA) traditionnels, afin d'offrir davantage de flexibilité économique aux opérateurs. Elle marque également un tournant institutionnel, le cycle d'appel



d'offres ayant été piloté par OQEP plutôt que directement par le ministère, confirmant le rôle accru de la société publique dans l'attraction de partenaires internationaux. Le développement offshore omanais demeure au demeurant complexe et risqué, marqué par des coûts élevés et plusieurs revers exploratoires ces dernières années. La production offshore actuelle reste marginale. Dans ce contexte, l'entrée de cet acteur international de premier plan valide avant tout l'attractivité renouvelée du cadre d'investissement omanais. Le succès géologique du bloc 18, encore incertain, constituera un test déterminant pour la relance durable de l'exploration offshore du Sultanat.

Le secteur de la logistique en Oman : bâtir un hub entre ambition et réalité

Le Sultanat d'Oman dispose d'un système logistique intégré, coordonné par Asyad Group, bras logistique du fonds souverain Oman Investment Authority. Il se structure autour des ports de Sohar, Salalah et Duqm, complété par des terminaux pétroliers stratégiques dont Mina Al Fahal (700–800 kb/j). Le réseau routier, construit autour de l'axe Nord-Sud, constitue l'ossature principale de la logistique nationale et assure l'interconnexion avec les EAU, en l'absence de rail opérationnel à ce stade, malgré le prochain projet Hafeet Rail (40 % d'avancement). Les flux pétroliers sont sécurisés par le Main Oil Line (1,4 Mb/j) vers Mina Al Fahal pour export maritime. Le système est globalement résilient grâce à l'accès direct à l'océan Indien, mais reste dépendant des hubs émiratis et contraint par des capacités terrestres limitées. La stratégie nationale vise une montée en puissance portuaire (notamment Duqm), la multimodalité et la diversification des corridors régionaux et internationaux.

1) Un dispositif logistique déjà structuré et en consolidation

Le groupe Asyad, détenu par le fonds souverain Oman Investment Authority, constitue le principal opérateur logistique intégré du Sultanat, structuré comme un champion national couvrant l'ensemble de la chaîne de valeur, des infrastructures portuaires et maritimes aux services de transport, de logistique et de distribution jusqu'au dernier kilomètre. La logistique maritime s'articule autour de trois ports principaux. **Le port de Sohar** est un port polyvalent à dominante industrielle, avec une capacité conteneurs d'environ **2,2–2,5 M TEU** (trafic effectif inférieur), un terminal liquide de l'ordre de **20 Mt** et une vaste zone logistique intégrée au sein de la **Sohar Freezone**. Il constitue une joint-venture entre Asyad Group et le **Port de Rotterdam**, tandis que le terminal à conteneurs est opéré par **Hutchison Ports**. Sa capacité de stockage statique est de l'ordre de 65 000 conteneurs. **Le port de Salalah**, orienté sur le transbordement, dispose d'une capacité d'environ **6 M TEU** et d'un terminal liquide de **6 Mt**, constituant un hub important de transbordement sur l'axe Asie–Europe. Le port est opéré par **APM Terminals (Maersk)**. **Le port de Duqm** dispose d'un tirant d'eau allant jusqu'à **18–19 m** et d'infrastructures intégrées comprenant deux terminaux conteneurs d'une capacité actuelle avoisinant les **1,4 M TEU/an** (mais qui vise à terme une capacité de 3,5 M TEU/an), un terminal vrac sec (**5 Mt/an**), un terminal polyvalent (**0,8 Mt/an**) et un terminal dédié aux produits pétroliers raffinés. S'il est opéré directement par Asyad, le port de Duqm bénéficie d'un partenariat avec le **port d'Anvers**. D'autres ports spécialisés complètent le dispositif, notamment le terminal pétrolier de **Mina Al Fahal**, situé près de Mascate et opéré par **Petroleum Development Oman** : relié aux champs par pipeline, il assure historiquement **jusqu'à 80-90 % des exportations de brut**, avec une capacité d'évacuation de l'ordre de **700 000–800 000 barils/jour**. D'autres points d'exportation existent mais restent très marginaux : du brut peut être expédié depuis Sohar, et de très petites quantités proviennent du champ offshore Yumna Oil Field, où la production est d'environ 2 000 b/pj. La quasi-totalité du pétrole omanais est transportée par le réseau d'oléoduc Main Oil Line, capable d'acheminer jusqu'à 1,4 M de barils par jour, vers le terminal de Mina al Fahal près de Mascate, où il est stocké, mélangé puis exporté par pétroliers.

Le réseau routier omanais constitue l'ossature principale de la logistique nationale, assurant l'essentiel des connexions ports–hinterland. Il s'organise autour d'un **axe structurant nord–sud reliant Mascate à Salalah via Duqm**, permettant d'articuler les principaux pôles portuaires du pays, tandis que le **corridor Sohar–Émirats arabes unis** constitue la principale interface commerciale avec le Golfe. Les points de passage frontaliers les plus actifs se situent à Al Buraimi (vers Al Ain) et à Hatta/Al Wajajah avec les Émirats, ainsi que sur le corridor vers l'**Arabie saoudite via le désert du Rub' al Khali**. À l'échelle interne, les connexions ports–hinterland sont renforcées par des hubs logistiques comme **Khazaen dry port**, situé sur l'axe Mascate–Sohar, ainsi que par des liaisons secondaires vers les zones industrielles et centres urbains de l'intérieur (notamment Nizwa), tandis que **les connexions vers le Yémen se font via la zone franche d'Al Mazayouna**. Les principaux modes de transport étant terrestres, le réseau routier constitue un enjeu central des politiques publiques et fait l'objet d'une attention particulière de la part des représentants du Majlis Al Shura'.

A ce jour, le Sultanat d'Oman ne dispose pas de réseau ferroviaire opérationnel, mais collabore avec les EAU sur le projet structurant de Hafeet Rail. Cette future liaison transfrontalière de 238 km doit connecter le **port de Sohar au réseau ferroviaire des Émirats arabes unis** (notamment vers Abou Dhabi et, à terme, Jebel Ali), en s'intégrant au système d'Etihad Rail. Le projet, porté par une coentreprise entre Oman Rail, Etihad Rail et Mubadala, a franchi des étapes importantes sur des chantiers complexes (tunnels, ouvrages d'art), avec environ **40 % d'avancement des travaux en avril 2026**.

À l'échelle nationale, Oman dispose d'un réseau aéroportuaire resserré, structuré autour de l'aéroport international de Mascate comme plateforme principale, complété par des aéroports régionaux : Salalah (tourisme) et ceux de Sohar et Duqm (liés au développement industriel local). L'aéroport de Mascate connaît une expansion soutenue, portée par le développement de ses infrastructures, en particulier dans le domaine du fret avec environ 200 000 tonnes de marchandises

par an, avec des capacités en augmentation. Le segment est dominé par Oman Air Cargo, qui reste structurellement contraint par la taille limitée du marché domestique et la concurrence des hubs régionaux (Dubai). L'activité est fortement cyclique et sensible aux coûts, notamment carburant et assurance, avec une volatilité accrue des tarifs de fret observée en mars 2026 sur les routes Moyen-Orient-Asie et Moyen-Orient-Europe. Le marché, estimé à environ 1 M USD en valeur en 2024-2025, est tiré par une forte dépendance aux importations (pharmaceutique notamment).

Les principaux partenaires commerciaux du Sultanat sont ses voisins du CCEAG, au premier rang desquels l'Arabie Saoudite et les Emirats Arabes Unis qui contrôlent à eux deux près de 40% du total des importations omanaises.¹²

2) De la vulnérabilité à l'adaptation : les systèmes logistiques omanais en temps de guerre

Comparativement à ses voisins, le Sultanat d'Oman présente une résilience logistique très élevée, liée à son ouverture directe sur l'océan Indien et à son absence de dépendance au détroit d'Hormuz ou Bab el-Mandeb. Cette configuration le distingue dans la région. La principale vulnérabilité réside dans sa forte interdépendance avec les Émirats arabes unis, en particulier la plateforme de Dubai, premier partenaire commercial pour de nombreux intrants. Toutefois, les récents reroutages montrent une capacité relativement robuste vers l'autonomie des ports omanais, indiquant un rôle croissant de plateformes logistiques alternatives. Il existe toutefois des contraintes structurelles handicapantes :

- **Les capacités des ports omanais sont structurelles limitées**, avec des infrastructures ne permettant pas en l'état de pallier totalement au blocage de Jebel Ali par exemple.
- **La capacité de camions porte-conteneurs** en Oman est estimée à 600-700 unités, sur un total d'environ 9 000 camions toutes catégories confondues. C'est insuffisant pour couvrir simultanément les besoins logistiques du marché omanais et émirien (et, à plus grande échelle, ceux du CCG), ce qui souligne l'importance de la flexibilisation des exigences sur la nationalité des véhicules.

Les activités portuaires d'Oman sont restées pleinement opérationnelles, malgré quelques haltes temporaires au fil des attaques par drones qui les ont affectés, et ont dépassé tous les records pour les trois principaux ports du pays qui fonctionnaient à pleine capacité. Les industriels déplorent toutefois une **lente réactivité** des autorités omanaises pour opérationnaliser des corridors alternatifs. Deux semaines après le début de la crise, les douanes d'Oman et de Dubai ont mis en place un **corridor vert temporaire** pour faciliter l'acheminement des cargaisons initialement destinées au port de **Jebel Ali**¹³, qui présentait quelques lacunes opérationnelles (procédés chronophages, documentation, autorisations de déchargement et de transport, paiements individualisés pour chaque conteneur au préalable). Duqm reste une option, avec un cadre réglementaire moins contraint que Sohar, mais des restrictions pratiques plus importantes (moins d'équipements et de main d'œuvre, plus de route jusqu'aux EAU).

3) Recompositions logistiques à moyen et long terme : dynamiques et positionnement français

Les projets d'avenir en Oman s'inscrivent dans une stratégie de montée en puissance logistique multimodale et de diversification des corridors. Côté portuaire, ils portent sur l'extension des capacités de Sohar (industrie et conteneurs), la montée en puissance de Duqm (jusqu'à 3,5 M TEU à terme, vrac et hydrocarbures, au sein de la SEZAD) et l'optimisation du hub de transbordement de Salalah, tout en renforçant les terminaux énergétiques (dont Mina Al Fahal) et les connexions ports-hinterland via Khazaen Economic City. **Dans l'aérien**, les investissements ciblent l'extension des terminaux régionaux (Sohar, Jabal Al Akhdar, Masirah), la modernisation du contrôle aérien et le renforcement des capacités cargo. **Enfin, les infrastructures routières** structurantes comprennent la poursuite des axes majeurs (Ash Sharqiyah Expressway, Muscat Expressway, corridors Al-Kamil - Sur et Harweeb - Al Mazunah) ainsi que la perspective stratégique d'un land bridge Duqm - Arabie saoudite, destiné à renforcer l'intégration logistique régionale.¹⁴

Oman Flour Mills renforce sa stratégie d'intégration verticale dans l'agroalimentaire

Le groupe Oman Flour Mills Company SAOG, acteur historique majoritairement détenu par NITAJ (branche agroalimentaire de l'OIA, maintenant consolidé avec FDO dans Oman Food Capital) et leader du secteur agroalimentaire omanais, a annoncé, via sa filiale Atyab Investments LLC, l'acquisition des 33,34 % restants détenus par Gulf Japan Poultry Farm dans Arabian Food Production Company SAOC, portant sa participation à 66,67 % et lui conférant ainsi le contrôle de l'entreprise. Cette opération

¹² Au sein des corridors intra-CCEAG, le Sultanat d'Oman demeure étroitement connecté aux Émirats arabes unis, et notamment à la plateforme logistique de Dubai, qui constitue un hub majeur pour ses approvisionnements. Oman importe également des hydrocarbures par voie maritime depuis le Koweït pour la raffinerie de Duqm. Les connexions extrarégionales de l'Oman reposent sur son insertion dans les grandes routes maritimes Asie-Europe-Afrique, avec un rôle central du port de Salalah comme hub de transbordement sur l'axe de l'océan Indien et de l'Afrique de l'Est. Le pays est également intégré aux chaînes logistiques globales des grands armateurs (notamment Asie-Moyen-Orient-Europe) et aux infrastructures numériques internationales via des câbles sous-marins arrivant à Salalah. Enfin, Oman joue un rôle prépondérant dans l'exportation de produits originaires du Yémen via le port de Salalah.

¹³ Après des formalités douanières simplifiées à Oman, les conteneurs peuvent être transférés rapidement par **transport routier sous régime douanier** (scellés) vers Dubai en passant par le poste de frontière à Hatta.

s'inscrit dans la stratégie d'intégration verticale d'OFM, visant à renforcer la coordination opérationnelle, accroître l'efficacité de la production et soutenir le développement de nouveaux produits sur des segments à forte demande. Avec un chiffre d'affaires annuel d'environ 137 M OMR en 2025 et une capitalisation boursière proche de 82 M OMR, Oman Flour Mills exerce une présence dominante dans la production de farine, d'aliments pour animaux et de produits de boulangerie, ce qui en fait l'une des principales structures de transformation alimentaire du pays, opérant également à l'international. Cette acquisition renforce la capacité du groupe à soutenir la sécurité alimentaire nationale et à consolider sa compétitivité sur le marché domestique.

Copyright

Tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse du Service Économique de Mascate.

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 possibles 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.

Responsable et rédacteur de la publication : Service économique de Mascate alain.bouilloux-lafont@dgtresor.gouv.fr, riad.alkeilani@dgtresor.gouv.fr

La direction générale du Trésor est présente dans plus de 100 pays à travers ses Services économiques. Pour en savoir plus sur ses missions et ses implantations : <http://www.tresor.economie.gouv.fr/tresor-international>