



Les projets ferroviaires du Sultanat d'Oman

Mai 2019

© DG Trésor

Le projet du Sultanat d'Oman de réaliser l'interconnexion ferroviaire entre les principales villes du pays et le reste du CCEAG a été fortement impacté par la chute des cours du pétrole, à partir de mi-2014. Après avoir cherché à lancer un programme purement national, les autorités ont été amenées à revoir leurs ambitions drastiquement à la baisse. A ce jour, l'entreprise publique Oman Rail étudie ainsi uniquement un projet de ligne de chemin de fer minier visant à acheminer la production (en particulier de gypse) des mines du Dhofar vers le port de Duqm. Néanmoins, le projet, qui doit être développé en PPP (coût de 1,6 Md USD), souffre à l'heure actuelle du manque de soutien des autorités tant sur le plan financier (refus de financer en propre, subventionner ou apporter une garantie souveraine) que sur le plan politique (un projet alternatif de construction d'un nouveau port étant à l'étude). L'attractivité du projet auprès des investisseurs étrangers a par ailleurs été entamée par la détérioration du risque souverain et les contraintes d'In-Country Value (omanisation notamment) alors que ne s'observe pas, parallèlement, de hausse significative de la demande indienne en gypse, principale hypothèse du plan d'affaires d'Oman Rail. Consciente de ces difficultés, l'entreprise publique entend prochainement émettre un appel à manifestation d'intérêt.

1. De l'ambition d'interconnexion ferroviaire régionale du CCEAG au projet de ligne de chemin de fer minier : retour sur l'odyssée d'Oman Rail

L'entreprise publique *Oman Rail* a été créée en 2014 afin de mettre en œuvre le projet CCEAG d'interconnexion ferroviaire des pays du Golfe, devant relier Mascate à Kuwait City sur le plan du transport de biens et de passagers. Compte tenu des difficultés financières de l'ensemble des pays de la région apparues suite à la chute des cours du pétrole à la mi-2014, le projet a été reporté à 2021 *a minima*. Le déclenchement de la crise diplomatique du Golfe a depuis constitué un nouveau frein au projet, y compris en ce qui concerne l'interconnexion Oman / EAU, ces derniers craignant la diversion d'une partie du fret du port de Jebel Ali vers le port de Sohar. Si le Sultanat a annoncé, dans un premier temps, vouloir poursuivre seul la construction d'un réseau national de plus de 2 000 km, reliant Salalah à Sohar *via* Mascate et Duqm, la persistance des déficits jumeaux à des seuils élevés et le coût exorbitant du projet, évalué à 14 Mds USD (soit 17 % du PIB actuel), a entraîné son report *sine die* dès l'année 2016.

Au même moment, le 9^{ème} plan quinquennal (2016-2020) retenait le secteur minier (au même titre que le secteur logistique) comme prioritaire pour la diversification économique, tandis que la primauté du développement de Duqm en tant que plateforme d'exportation était réaffirmée. Les autorités omanaises ont ainsi décidé de se concentrer sur un tronçon ferroviaire précis, à travers un projet de ligne de chemin de fer minier (*Mineral Railway Line*) visant à transporter le gypse (ainsi que plus marginalement le calcaire) exploité dans la région méridionale du Dhofar vers la zone économique spéciale de Duqm -d'où il serait traité puis exporté- *via* une ligne ferroviaire d'environ 750 km répondant aux standards définis par le CCEAG. Les autorités ayant finalement indiqué que le projet ne bénéficierait pas de financement public (ni de subventions ou de garantie souveraine), *Oman Rail* a rejoint le programme d'accélération de la diversification économique (*Tanfeedh*) dans le but d'attirer des investisseurs étrangers *via* une structuration en PPP. L'objectif actuel est de lever 80 % en dette auprès de banques internationales, les 20 % restants provenant du partenaire étranger. *Oman Rail* entend dans un premier temps « tester le marché » en émettant un appel à manifestation d'intérêt (« *EoI* »).

2. Ne bénéficiant pas d'un soutien politique clair, le projet reste pénalisé par de nombreuses incertitudes (financement, omanisation, réalisation du potentiel minier)

Le projet de chemin de fer minier n'a toujours pas, à ce stade, été validé par le Ministre des Transports et des Communications. D'autres options semblent en effet assez sérieusement envisagées, à commencer par la construction d'un nouveau port à Manji dans le Dhofar, à proximité des principaux gisements de gypse et de calcaire. *Oman Rail* doit à ce titre encore remettre au Ministre d'ici juin une étude de faisabilité insistant sur les retombées économiques attendues du projet ferroviaire en ce qui concerne les créations d'emplois pour les Omanais et l'accroissement des volumes traités par le port et la zone économique spéciale de Duqm. La décision définitive n'interviendrait pas avant 2020. Le coût total de la ligne de chemin de fer est estimé à 600 M OMR (1,6 Md USD) pour une période de construction de 3 ans. Toutefois, à très court terme, le projet ne dispose toujours d'aucun soutien financier de la part des autorités qui priorisent la construction de 3 hôpitaux (l'un des rares projets inscrits dans le Budget 2019). Dans ces conditions, compte tenu de la détérioration de la perception du risque souverain omanais dans le sillage de la dégradation de la note souveraine en catégorie spéculative par *Fitch* (en décembre) et *Moody's* (en mars), le choix du partenaire retenu dans le cadre du PPP s'avérera crucial pour s'assurer du financement du projet par des banques internationales.

En outre, l'omanisation et l'*In-Country Value* constitueront des enjeux de premier plan, dans la mesure où les autorités seront très attentives aux efforts d'*Oman Rail* et de son futur partenaire étranger dans ce domaine. La question de la formation reste donc centrale compte tenu de l'inexpérience d'Oman au plan ferroviaire alors que les conditions de travail difficiles des chauffeurs, contrôleurs du trafic et employés de maintenance pourraient en outre décourager de nombreux Omanais, notamment du fait de l'isolement géographique du chemin de fer au regard des foyers de peuplement du Sultanat. A ces contraintes s'ajoutent l'incertitude pesant sur le plan d'affaires, qui mise avant tout sur une forte hausse de la croissance de la demande indienne en gypse dans le cadre d'un plan national de développement d'infrastructures. Enfin, le manque de connaissances précises du sous-sol omanais, résultat de la sous-exploration des dernières années, pèse sur l'attractivité globale du secteur minier, *a fortiori* aux yeux des *majors* susceptibles de générer des volumes de production suffisants et dont la réputation rassurerait les investisseurs du projet.

Copyright

Tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse du Service Économique de Mascate (adresser les demandes à mascate@dtresor.govv.fr).

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.



Publication du Service économique de Mascate

Ambassade de France au Sultanat d'Oman
Madinat Qaboos PC 115, MASCATE
PO Box 208

Rédigé par : Louis MANGENOT
Revu par : Gilles BORDES

Version du 19/05/2019