

Le secteur ferroviaire en Arabie saoudite : état des lieux et opportunités

Le développement du secteur ferroviaire est une composante majeure de la Vision 2030 de l'Arabie saoudite. Le gouvernement a lancé en 2021 sa stratégie nationale pour le transport et la logistique. De nombreux projets ont été lancés comme le *Saudi Landbridge* pour relier les côtés est et ouest du pays, ou encore au sein des mégaprojets comme *The Spine* et le *Connector South* à NEOM. La stratégie vise également à faire de l'Arabie saoudite un hub logistique stratégique et l'intégration régionale du pays est au cœur des aménagements avec des projets d'interconnexion : le *GCC Railway* et le *Corridor IMEC*, annoncé lors du G20 2023. Tous ces projets représentent des opportunités majeures pour les entreprises françaises qui sont actives sur l'ensemble de la chaîne de valeur (ingénierie, construction, maintenance), confrontées toutefois à une concurrence internationale forte (Chine, Corée du Sud...).

1. La connectivité du pays, un enjeu majeur de la Vision 2030

L'Arabie saoudite accorde une place privilégiée au secteur ferroviaire dans le cadre du développement massif de son secteur touristique¹, du transport de marchandises et d'une politique de désenclavement de certaines régions du nord et du sud du pays.

Le réseau ferroviaire saoudien compterait actuellement environ 3 650 km de voies opérationnelles, réparties sur trois lignes (cf. annexe 1). Parmi elles, une ligne à grande vitesse est en activité depuis 2018, sur un tronçon de 449 km entre La Mecque et Médine, la *Haramain High Speed Rail*. La ligne relie les villes de La Mecque et Médine via Djeddah avec une antenne de 5 kilomètres pour desservir l'aéroport de Djeddah. Le génie civil des voies avait été assuré par le consortium Al Rajhi² (Arabie saoudite, Chine, France) tandis que l'espagnol Talgo avait fourni le matériel roulant. Il existe aussi une ligne de 450 km reliant Riyadh à Dammam ainsi qu'une ligne de 2 750 km reliant Riyadh à Al Haditha, au Nord du pays à la frontière avec la Jordanie. Cette dernière, appelée « *North Train Network* » est composée de deux tronçons : une ligne « passagers » de 1 250 km et une ligne de fret de 1 500 km.

En janvier 2022, le Ministre de l'Investissement Khaled Al Faleh avait annoncé vouloir tripler la taille du réseau ferroviaire du pays avec 8 000 km de voies supplémentaires dans le cadre de la Stratégie nationale pour le transport et la logistique³. Un des projets phares en cours dans le Royaume est le « *Saudi Landbridge* ». Ce projet, estimé à 7 Md USD, a pour objectif de relier les rives Est et Ouest du pays, de Dammam à Djeddah. **Il comprend la construction et le renouvellement de 6 lignes pour un total de 2 178 km de voies** (cf. annexe 2).

Le projet comprend également sept plateformes logistiques : le centre logistique de la ville industrielle de Jubail, le port sec de Dammam, le port sec de Riyadh, le centre logistique de l'aéroport

¹ Lors du FII 2023, le ministre saoudien du tourisme a indiqué avoir fixé de nouveaux objectifs : 150 millions de visiteurs (75 millions internationaux) d'ici 2030.

² Al Rajhi consortium : China Railway Construction Corporation (CRCC), Al Arrab Contracting Company, Al Suwailem Company, Bouygues.

³ Lancée en juin 2021 par le Prince héritier Mohamed bin Salman, la Stratégie nationale pour le transport et la logistique a pour objectif de faire de l'Arabie saoudite un hub logistique mondial permettant de relier l'Europe, l'Asie et l'Afrique. Les domaines couverts par la stratégie sont les suivants : le développement des infrastructures, le lancement de plateformes et zones logistiques, la mise en œuvre de modèles et systèmes opérationnels avancés ainsi que le renforcement de partenariats entre le gouvernement et le secteur privé.

King Khalid à Riyad, le port sec logistique de Djeddah, le centre logistique du port King Abdullah et le centre logistique de la ville industrielle de Yanbu. Pour réaliser ce projet, le *Saudi China Landbridge Consortium* (SCLC), formé par l'entreprise chinoise *China Civil Engineering Construction Company* (CCECC) et la *Saudi Railway Company* (SAR) avait signé un protocole d'accord (MoU) en octobre 2018 pour mettre en œuvre le *Saudi Landbridge* en utilisant un modèle de partenariat public-privé (PPP). On retrouve au sein de ce consortium les entreprises françaises Systra (études de conception) et Thalès (signalisation et télécommunications).

L'Arabie saoudite a également lancé des appels d'offres dans le ferroviaire pour son mégaprojet NEOM. Le pays souhaite y développer deux lignes à grande vitesse : *The Spine* et le *Connector South*. Ce dernier permettra notamment de relier la ville industrielle d'Oxagon à l'emblématique projet urbain *The Line*.

2. Les programmes d'intégration régionale au cœur du développement

Au niveau régional, la géographie de l'Arabie saoudite, qui partage une frontière commune avec chaque pays membre du Conseil de Coopération du Golfe (GCC), fait du pays un acteur central et pivot pour tout projet d'interconnexion ferroviaire. La première étude de faisabilité pour la construction d'une nouvelle ligne comprenant fret et transport de passagers entre les 6 pays du GCC et le Yémen remonte à 2009 et avait été réalisée par le cabinet français Systra, conjointement avec Canarail (Canada) et Khatib & Alami (Liban).

Les importants échanges entre **l'Arabie saoudite et le Bahreïn** alimentent depuis de nombreuses années les projets de connexion ferroviaire entre les deux pays. Récemment, un projet pour la construction du King Hamad Causeway, le doublement du pont reliant l'île de Bahreïn à l'Arabie saoudite (King Fahad Causeway), pour désengorger le pont déjà existant a été lancé. Le projet comprendrait une ligne ferroviaire pour le transport de passagers et de fret et est estimé à 3,5 Md USD.

La liaison entre **l'Arabie et le Qatar** est quant à elle portée principalement par les autorités qatariennes. Néanmoins, malgré la création d'un comité conjoint entre les autorités des deux ministères des transports, les deux pays ont une vision divergente du type de ligne ferroviaire qu'ils envisagent. Depuis plusieurs années, l'Arabie saoudite a fait savoir, au travers de la SAR, qu'elle préférerait faire le choix du train à grande vitesse et plus précisément de la technologie MAGLEV (monorail).

Le tronçon reliant **Oman et l'Arabie saoudite**, entre les villes de Duqm et Riyad, est actuellement à l'étude mais son échéance demeure inconnue.

Enfin, si nombre de projets ont été abandonnés au **Koweït dans le secteur ferroviaire, l'Arabie saoudite** a approuvé, en septembre dernier, un projet de ligne à grande vitesse afin de relier les deux capitales.

Des projets d'intégration régionale permettant des liaisons intercontinentales voient également le jour : le 10 septembre 2023, le Prince héritier et Premier ministre saoudien, Mohammed bin Salman, a annoncé la signature d'un protocole d'accord pour un projet de corridor économique reliant l'Inde au Moyen-Orient et à l'Europe. Le projet vise à renforcer la connectivité économique à travers les infrastructures pour stimuler les échanges commerciaux entre les différents pays. Les pipelines seront également concernés par ce projet pour l'exportation et l'importation d'électricité et d'hydrogène. La partie du corridor Inde – Moyen-Orient – Europe concernant l'Arabie saoudite devrait passer par l'Est du pays, à la frontière avec les Emirats Arabes Unis, jusqu'à la pointe Nord au niveau de la ville de Al-Haditha, située à la frontière avec la Jordanie (cf. annexe 3). Ce tracé coïncide avec deux lignes existantes du pays :

- Le North Railway, qui relie Riyad à Al-Haditha ;
- Une partie de la Dammam-Riyadh Line 2 (fret) qui relie les deux villes en passant notamment par Haradh.

3. Le positionnement français dans les projets de transport saoudien

Les entreprises françaises du secteur sont bien positionnées sur toute l'ensemble de la chaîne de valeur pour répondre aux différents projets : l'ingénierie (Egis, Systra), la construction (Colas), la fourniture de matériel roulant (Alstom), des systèmes (Thales), et de l'exploitation et de la maintenance (RATP, Transdev, Keolis, SNCF International...).

Un positionnement dès le stade des études préliminaires peut être déterminant. Systra et Egis sont particulièrement bien intégrés aux phases d'études des divers projets. Ce positionnement est stratégique au regard de l'importance de l'enjeu de continuité de la voirie, de la détermination des standards et donc du positionnement des entreprises sur la suite des projets. Systra a ainsi réalisé les études de la liaison ferroviaire entre le Qatar et l'Arabie saoudite et a ainsi souligné les difficultés techniques d'un recours au Maglev (monorail asiatique). En mai 2023, la SAR a également désigné Systra pour réaliser les études de faisabilité d'une liaison ferroviaire à grande vitesse entre l'Arabie saoudite et le Koweït.

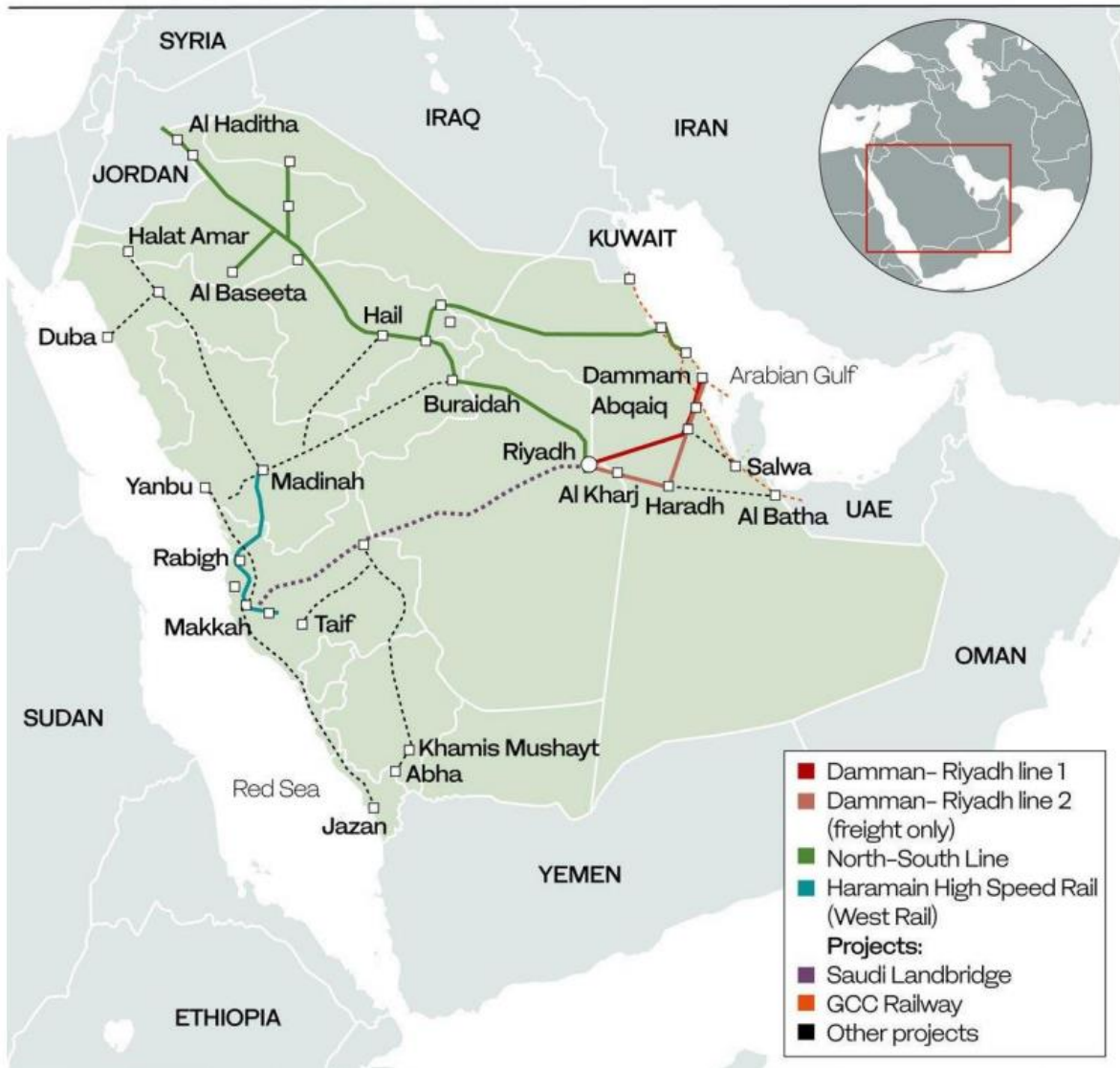
Pour l'instant, les français sont particulièrement bien positionnés sur les projets de mobilité urbaine à l'instar du métro de Riyad sur lequel Alstom a obtenu, avec le consortium FAST⁴, le contrat de conception, construction, fourniture et mise en service des lignes 4, 5 et 6 ; ainsi que le contrat d'exploitation et de maintenance des mêmes lignes. RATP Dev est également présent sur le projet avec le contrat d'exploitation et de maintenance des lignes 1 et 2. En 2020, Egis et Systra ont remporté l'appel d'offres pour les études préliminaires de la seconde phase du projet de métro qui inclut la prolongation de la ligne 2 ainsi que le lancement d'une ligne 7. Plus récemment, en octobre 2023, Alstom a remporté le contrat de matériel roulant pour le tramway expérimental d'AlUla. Le projet comprend 20 trains sur une ligne de 22,5 km ponctuée de 17 stations et arrêts stratégiques.

Les entreprises françaises font cependant face à une forte concurrence de la part des pays asiatiques mais aussi européens. C'est notamment le cas avec la *China Railway Rolling Stock Corporation* (CRRC) qui fournit le matériel roulant pour le métro à La Mecque, Talgo (Espagne) qui a fourni le matériel roulant de la LGV Haramain, et d'autres entreprises comme Siemens (Allemagne), Hyundai Rotem (Corée du Sud), Hitachi Rail (Japon), etc.

⁴ FAST : FCC Construction, Samsung C&T Corporation, Alstom Transport, Strukton Civiel, Freyssinet Saudi Arabia, Tecnica Y Projectos, Setec.

Annexe 1 : Réseau ferroviaire en Arabie saoudite

RAILWAYS OF SAUDI ARABIA



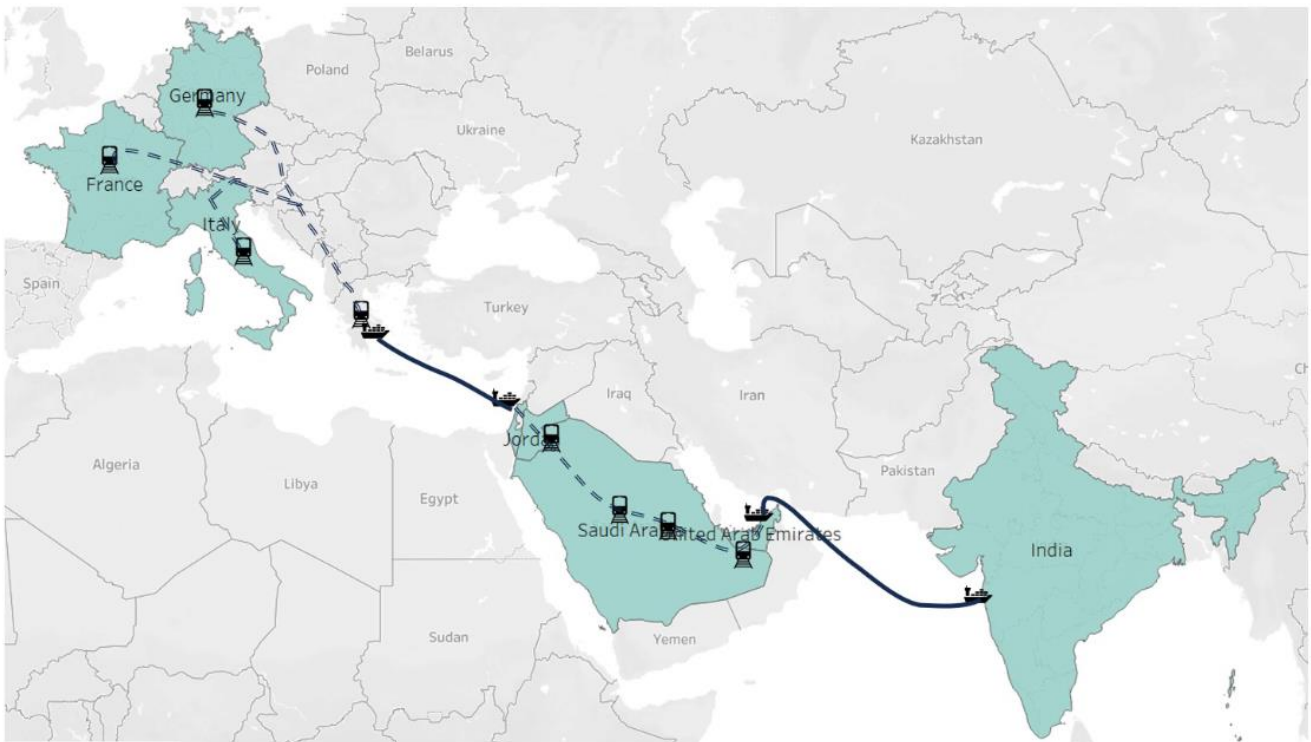
Source : Arab News – Ministry of Transport

Annexe 2 : Saudi Landbridge

Les six lignes concernées par le projet Saudi Landbridge sont les suivantes :

- La première ligne permettra l'amélioration du réseau interne de la ville industrielle de Jubail et nécessitera la construction de 10 km de voies ;
- La deuxième est la modernisation de la ligne ferroviaire entre Jubail et Dammam avec la construction de 35 km de voies ;
- La troisième ligne comprend la modernisation de la ligne ferroviaire Dammam-Riyadh avec 87 km de voies à construire ;
- La quatrième ligne, connue sous le nom de « *Riyadh bypass* » vise à relier le réseau existant du nord de la ville au sud et est divisée en deux lots : le premier comporte 67 km de voies et le deuxième 35 km ;
- La cinquième ligne permettra de relier Riyad à Djeddah (920 km) d'une part et au port du roi Abdallah (146 km) d'autre part, avec trois gares à Jamuma, Moya et Al Doadmi ;
- Enfin, la sixième ligne reliera le port du roi Abdallah à la ville industrielle de Yanbu (172 km).

Annexe 3 : Corridor IMEC



Source : KAPSARC – India-Middle East-Europe Economic Corridor, Bridging Economic and Digital Aspirations (octobre 2023)