

La RATP va créer le réseau de bus de Riyad

Les pays du Golfe s'ouvrent aux transports collectifs, les acteurs français accourent

Après deux ans de négociations, RATP Dev, la filiale de développement hors Ile-de-France de l'ex-régie, signe, jeudi 20 novembre, un contrat de 1,675 milliard d'euros pour créer, puis gérer pendant douze ans, le premier réseau de bus urbain de Riyad, la capitale d'Arabie saoudite. « Il s'agit du plus important contrat de la petite histoire de RATP Dev », salue Pierre Mongin, le PDG de la RATP. « Créer un réseau d'une centaine de lignes et de plus de mille bus est inédit et excitant pour une métropole de 5,7 millions d'habitants », se réjouit François-Xavier Perrin, le directeur général de RATP Dev.

Les autorités saoudiennes estiment que ce nouveau réseau devrait transporter 120 millions de passagers par an. Avec un litre d'essence à 20 centimes d'euro, moins cher que l'eau sur place, les incitations pour des transports alternatifs restent faibles. Mais « le pays s'est lancé dans des économies d'énergie, car il utilise le quart du pétrole qu'il produit... Ce n'est pas soutenable », explique un spécialiste. De plus, avec l'urbanisation galopante, Riyad, mais aussi Dammam, Djeddah, Medine et La Mecque, fait face aux embouteillages et à la pollution... « Et puis il y a un besoin de mobilité générale pour les jeunes, et surtout les femmes qui n'ont pas le droit de conduire », ajoute ce connaisseur.

Au début de la décennie, le pays a décidé d'investir des dizaines de milliards d'euros dans un pro-

Avec un litre d'essence moins cher que l'eau, les incitations pour des transports alternatifs restent faibles

gramme d'infrastructures de transports. Dont 17 milliards d'euros pour construire d'ici à 2019 le seul métro de Riyad, qui comptera six lignes sur 175 km. « Il y aura aussi des projets de transports lourds dans des villes comme La Mecque et Djeddah », confirme un acteur français.

Luxeux tramway

Comme l'Arabie saoudite, « l'ensemble des pays du Golfe se sont lancés dans une phase massive d'équipements en transports publics et ferroviaires. Dans la région, 300 milliards de dollars sont aujourd'hui investis dans des projets pour créer 33 000 km de voies ferrées et 3 000 km de métro. Ce niveau d'investissement représente dix fois le Grand Paris ! Pour tous les acteurs de la filière française, c'est une fenêtre d'opportunité à ne pas laisser passer », souligne Bertrand Mouly-Aigrot, du cabinet Archery Strategy Consulting.

Depuis le début des années 2000, les ingénieristes français, comme Egis, filiale à 75 % de la Caisse des dépôts et consigna-



Sur King Fahad Road, à Riyad. WASSEM OBAIDI/BLOOMBERG/GETTYIMAGES

tions, ou Systra, filiale commune de la RATP et de la SNCF, multiplient les contrats en Arabie saoudite, aux Emirats arabes unis ou au Qatar.

De même, Alstom est devenu ces dernières années le premier constructeur de matériels de transports dans le Golfe. Il équipe le luxueux tramway lancé ce mois-ci à Dubaï, mais aussi le monorail installé à Palm Jumeirah, au large de cette même ville. Ou encore le tramway de Lusail, une ville nouvelle du Qatar, ainsi que trois des six lignes de métro de Riyad.

En 2013, cette zone représentait 27% de son carnet de commandes, soit environ 1,5 milliard d'euros de chiffre d'affaires à terme !

Désormais, ce sont les opérateurs de transports qui sont à la manœuvre pour prendre une partie du gâteau du Golfe. Tant RATP Dev, qui vise 2 milliards d'euros de chiffre d'affaires dans le monde en 2020 contre près de 1 milliard aujourd'hui, que Keolis, la filiale de la SNCF qui vise 7 milliards d'euros en 2016, contre 5,1 milliards en 2013.

Jusqu'à présent, ils n'avaient pas

réussi à percer dans la région. C'est Serco, un opérateur anglais, sous-traitant habituel de l'armée britannique, qui y a raflé bon nombre de contrats. Il gère le métro de Dubaï et les tramways de Lusail et de Dubaï. Mais ils comptent bien accélérer.

En créant une coentreprise en Arabie saoudite avec Saptco (Saudi Public Transport Company), qui gère déjà 3 500 bus à travers le royaume, RATP Dev entend prendre de l'avance sur ses concurrents. Ce qui intéresse l'ex-régie, c'est moins la gestion des

bus – il détient 20 % de la société commune avec Saptco – que la gestion du métro à moyen terme.

RATP Dev devra tout de même affronter en Arabie saoudite ses concurrents traditionnels internationaux et français pour les prochains appels d'offres locaux. En revanche, dans certains pays du Golfe, RATP Dev et Keolis pourraient s'entendre, comme au Qatar, où les deux entreprises présenteront une candidature commune à l'appel d'offres pour la gestion du métro de Doha. ■

PHILIPPE JACQUÉ