

La RATP roule pour Riyad

L'entreprise française de transport devait signer le 20 novembre, en Arabie saoudite, l'un des contrats les plus importants de son histoire.

20/11/14 - 16 H 36



À Riyad, où de nombreuses autoroutes traversent la métropole, la RATP va participer à un profond changement de l'aménagement urbain. **Alfredo Bini / Cosmos**

AVEC CET ARTICLE

[La RATP roule jusqu'en Arizona](#)

La RATP exploitera un millier de bus dans la capitale saoudienne où il n'existe pas de vrai réseau de transport public.

Des voyageurs de la RATP vont bientôt connaître des abris bus climatisés. Ce confort ne sera pas réservé, on s'en doute, au climat d'Île-de-France mais aux usagers de Riyad, la capitale d'Arabie saoudite.

« *De tels équipements font partie des standards de la région, précise Thierry Mons, directeur de projet détaché sur place par **RATP Dev**, la filiale chargée d'exploiter des réseaux de transports hors du réseau historique francilien. Ce qui se comprend quand la température peut atteindre 50 °C à certaines périodes de l'année et qu'il devient très pénible de marcher dans les rues.* »

Le PDG de l'opérateur de transport, Pierre Mongin, devait signer le 20 novembre, à Riyad, le contrat pour la mise en place, l'exploitation et la maintenance du futur réseau d'autobus de la métropole, après avoir remporté l'appel d'offres lancé en 2010 par l'Arriyadh Development Authority (ADA).

Pour ce faire, l'entreprise a créé un groupement commun avec un partenaire local, Saptco, dont les véhicules relient des centaines de villes et villages dans le royaume ou opèrent des liaisons internationales entre l'Arabie saoudite et plusieurs pays de la région.

Selon les ingénieurs français, le projet est « *d'une ampleur sans comparaison* » dans le monde. « *Je pense que c'est la première fois que l'on crée, à partir d'une page blanche, un réseau de cette envergure dans une métropole de près de 6 millions d'habitants* », relate François-Xavier Perin, président du directoire de RATP Dev.

De fait, la capitale saoudienne, dont la population devrait atteindre 8 millions d'habitants d'ici à 2030, ne bénéficie d'aucun système de transport public si ce n'est quelques rares petits bus, surtout destinés à la main-d'œuvre ouvrière d'origine étrangère. Ici, plus de 90 % des déplacements se font en voiture, avec une circulation chaotique et des artères souvent engorgées.

Il y a une quarantaine d'années, Riyad ne comptait qu'entre 100 000 et 200 000 habitants. La plupart des administrations et des ambassades se trouvaient à Djedda, jusqu'à ce qu'elles reviennent dans la capitale saoudienne dans les années 1980.

UN DÉPLOIEMENT EN TROIS PHASES

Depuis, Riyad n'a cessé de se développer. Un développement à l'américaine, qui s'est traduit par un impressionnant étalement urbain et de nombreuses autoroutes au cœur de la métropole. « *Un peu comme si des autoroutes de deux fois trois voies rasaient les pieds de la Tour Eiffel ou de Notre-Dame* », explique Thierry Mons qui évoque la volonté des autorités saoudiennes de procéder, à cette occasion, à un « *profond changement de l'aménagement urbain* ».

Le futur réseau, qui se déploiera en trois phases à partir de 2016, comptera ainsi pas moins de 1 000 bus, bien sûr climatisés. Ils se déploieront sur une centaine de lignes, dont beaucoup dites « de rabattement » entre les quartiers d'habitation ou de travail, et quelques lignes principales à haut niveau de service.

Quatre des lignes principales seront d'ailleurs en site propre. Les estimations prévoient au moins 120 millions de passagers par an.

« *On assiste à une forte demande des citoyens pour échapper à la pression automobile, analyse une source diplomatique française en Arabie saoudite. Contrairement à ce que l'on pense, une grande partie de la population ne roule pas sur l'or et, notamment pour les femmes, avoir un chauffeur fiable coûte cher. Or elles n'ont toujours pas le droit de conduire dans ce pays alors qu'elles sont toujours plus nombreuses à travailler.* » Des inégalités que dénoncent des militantes « anonymes » sur les réseaux sociaux.

Les hommes et les femmes seront d'ailleurs sans doute séparés dans les bus, comme ils devraient l'être dans le futur métro automatique de Riyad (sauf dans les espaces réservés aux familles), un projet colossal de six lignes souterraines, qui devrait voir le jour en 2018.

Le royaume multiplie en effet les investissements dans les transports, avec, par exemple, des projets de métro à Djedda, à La Mecque, et sans doute plus tard à Médine, ou encore avec la ligne de train à grande vitesse entre Médine et La Mecque en cours de construction...

DES RELATIONS FRANCO-SAUDIENNES AU BEAU FIXE

« *Il y a aussi des investissements dans les secteurs de la santé, de l'éducation ou du logement, ajoute un diplomate français. Dans un contexte de printemps arabe, il s'agit de montrer à la population que la manne pétrolière profite à tous. En outre, le pays veut vraiment améliorer son efficacité énergétique car il frôle aujourd'hui la barre des 25 % d'autoconsommation de ses ressources pétrolières.* »

Tous ces chantiers peuvent d'ailleurs intéresser des entreprises françaises, « *les relations franco-saoudiennes étant au beau fixe en ce moment* », rappelle la même source. De nombreux responsables hexagonaux, à commencer par le président François Hollande, ont d'ailleurs multiplié les visites ces derniers mois.

Pour le consortium RATP Dev-Saptco, le contrat saoudien représente près de 1,7 milliard d'euros sur dix ans. Parce qu'elle est en position de découverte du marché, la RATP n'a pris que 20 % du capital de la coentreprise.

Mais elle compte bien être à 80 % de l'alliance, toujours avec **Saptco**, candidate à l'exploitation du métro de Riyad. Un autre français, Alstom, a déjà été choisi pour livrer des rames. Son contrat se monte à 1,2 milliard d'euros.

MICHEL WAITROP