



Les projets d'infrastructures de transport en Libye

01 février 2009

© MINEIE – DGTPE

Prestation réalisée sous système de management de la qualité certifié AFAQ ISO 9001

Une politique volontariste

Le délai imposé de livraison pour la majorité des projets déjà en phase de construction est le 1er septembre 2009, célébration des 40 ans au pouvoir du général Kadhafi.

Le prix du ciment a augmenté de 120% au premier semestre 2008.

Un budget de \$75 Mrds sur 5 ans contrarié par la crise pétrolière et financière

Depuis la normalisation des relations internationales de la Libye et la levée de l'embargo en septembre 2003, le gouvernement libyen a lancé de grands projets d'infrastructure en encourageant les investissements étrangers dans ce secteur et en y allouant une part conséquente de son budget.

Le Plan 2008-2012 accorde aux grands projets d'infrastructures un budget prévisionnel de 100 Mrds LYD (\$75 Mrds), sur 5 ans soit plus de 60% du budget de l'état libyen. A cette enveloppe, s'ajoute le budget d'investissement d'un montant de €15,2 Mrds en 2008 (€12 Mrds en 2007). Néanmoins, la crise pétrolière et financière actuelle obligeront certainement une révision à la baisse des budgets et de l'ensemble des projets. Déjà, certains projets en cours de négociation ont été gelés.

Suite à la multiplication des grands chantiers, le pays fait face à deux problèmes : un manque de main d'œuvre qualifiée et non-qualifiée et une pénurie de matériaux de construction. La plupart des matériaux sont importés d'où une augmentation importante de leur prix, obligeant les entreprises à réévaluer le coût de mise en œuvre de leurs projets

Des opportunités dans les villes

A l'échelle locale, de nombreux projets de moindre envergure voient le jour pour la maintenance et la réfection de la voirie. En février 2005, la ville de Tripoli a signé 4 contrats d'un montant total de 201 M LYD (117 M d'euros) avec des compagnies libyennes du secteur pour la maintenance et le goudronnage des avenues et rues de la ville. Les travaux sont en cours.

Ponts et chaussées : deux grand projets d'autoroutes

Hors agglomérations urbaines, le réseau routier libyen est dans en réparation. Deux axes organisent l'extension du réseau routier :

1/ L'autoroute vers le Tchad (500 km) entrant dans la politique d'unification des états africains menée par le Colonel Kadhafi.

2/ L'autoroute côtière est-ouest reliant la Tunisie à l'Égypte (1700km) s'inscrivant dans le projet d'autoroute maghrébine Mauritanie-Libye prévu pour 2020. Lors de la visite du chef du gouvernement italien (Berlusconi) en août 2008, l'Italie s'est proposée de financer ce projet autoroutier. Par conséquent, les entreprises italiennes semblent être les mieux positionnées pour remporter le contrat de construction. Le coût total du projet s'élèverait à 6 Mds €.

Projets ferroviaires

Un futur réseau national autour de deux lignes principales



La Libye ne possède aucun réseau de chemin de fer opérationnel depuis 1965. La construction d'un réseau ferroviaire est une priorité afin de faciliter le transport des marchandises et l'acheminement des matières premières de l'intérieur du pays aux ports.

Deux lignes principales sont en projet et sont supervisées par le Railways Executive Board (REB), organisme étatique créé en 2000 :

1/ La ligne de la Tunisie à l'Égypte, longeant la côte d'ouest en est sur 2 178km, stratégique pour le transport de marchandises (connexion de dix ports avec 10 à 15 millions de tonnes de frets par an) :

- Construction du tronçon *Tripoli-Syrte* : **China Railway Construction** au début 2008 pour un montant de 2,2 Mrds de LYD (hors travaux de signalisation et communications). La fin des travaux est prévue pour 2013.
- Construction du tronçon *Ras Ejder-Tripoli* a été aussi attribué à la **China Railway Construction** en janvier 2009 (hors travaux signalisations et communications).
- Construction du tronçon *Syrte-Benghazi* : **Russian Railway RZD** en avril 2008 pour un montant de 2,2 Mrds d'euros (hors travaux de signalisation et communications). La fin des travaux est prévue pour 2012.
- Construction du tronçon *Benghazi- Tobrouk* : l'appel d'offre a été lancé. Le **Russian Railway RZD** devrait en toute logique remporté le contrat estimé à \$2 Mrds.

Les travaux de signalisations et communications restent à faire. Des appels d'offres sont en cours et à venir.

2/ La ligne Nord-Sud, (800 km) de *Sebha à El-Hisha* (sur la côte près de Misurata) est à voie unique et principalement destiné au transport de minerais vers le port de Misurata. La **China Railway Construction** a remporté le contrat en 2008 pour un montant estimé entre 2 et 3 Mrds LYB (1,16 à 1,74 Mrds d'euros), hors travaux de signalisations et communications. La fin des travaux est prévue pour 2012.

Les travaux de signalisations et communications restent à attribuer.

Une extension jusqu'au Niger et au Tchad traversant le désert est à l'étude.

Spécifications techniques des lignes:

| | |
|------------------------------------|--------------|
| Vitesse projetée | 160 km/h |
| Vitesse (transport voyageurs) | 120-140 km/h |
| Vitesse (transport de marchandise) | 80-100 km/h |
| Charge à l'essieu | 22 tonnes |
| Inclinaison | 0,6% |
| Largeur de la plate-forme | 7,20 m |
| Type de rail | 54 – 60 kg/m |
| Système de main d'œuvre | Normes UIC |
| Système de fixation | Souple |

Le Railroad Project Execution and Management Board a identifié un besoin pour 244 locomotives diesels-électriques et plus de 8500 wagons, pour la majorité destinée au transport de marchandises.

Des appels d'offre pour superviser les travaux de chaque tronçon, en partenariat avec le groupe allemand **GI-Consult** (supervision de l'ensemble des projets ferroviaires), sont à venir. Les entreprises qui superviseront la construction travailleront en qui a en charge la depuis quatre ans.

Il existe aussi des besoins en matière de matériels roulants.

Un projet de métro à Tripoli redevient d'actualité

Un premier projet d'un réseau de métro à Tripoli avait été lancé en 2001. Mais depuis, le projet semblait être resté lettre morte.

En janvier 2008, le Comité Populaire de l'organe chargé de l'exécution et de la gestion des chemins de fer a lancé un appel d'offre pour la construction du métro de Tripoli qui s'articulerait autour de 3 lignes de 60km de long totalisant 70 stations et une capacité de 30 000 passagers. L'étude est en cours et est menée par une société hongroise.

Plusieurs consortiums étrangers, notamment français, italiens, turcs, allemands, chinois, malaysiens, canadiens et brésiliens ont répondu à cet appel d'offre.

L'estimation du montant du projet n'a pas été communiquée et à ce jour

aucun financement n'est annoncé. Les Autorités libyennes voudraient un partenaire de type BOT. Aucun calendrier prévisionnel n'a encore été communiqué.

L'aéroportuaire

Grâce à sa position géographique stratégique, le pays veut faire de l'aéroport de Tripoli un hub entre l'Afrique, l'Europe et le Moyen-Orient.

Après les années d'embargo, la Libye souhaite moderniser et étendre ses infrastructures aéroportuaires. Il n'existe actuellement que deux aéroports internationaux (Tripoli et Benghazi). Avec les nombreux projets déjà débutés ou en phase de préparation, le paysage des aéroports libyens se transforme. Il y a trois grands projets d'aéroports internationaux dont l'ingénierie et la supervision a été confiée à la compagnie française **ADP-I** :

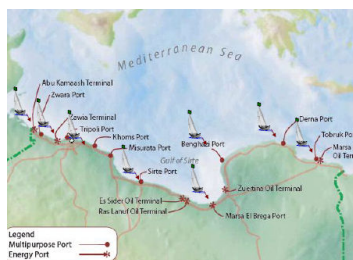
1/ La modernisation et l'extension de l'**aéroport de Tripoli** avec la construction de nouveaux terminaux d'une capacité de 10 millions de passagers par an chacun. La construction, en cours, a été remportée par le consortium **TAV** (turque), **CCC** (Libano grecque) et **Oderbrecht** (Brésil). La tour de contrôle a été confiée à Vinci.

2/ L'extension de l'**aéroport de Benghazi** avec la construction d'un nouveau terminal d'une capacité de 5 millions de passagers par an a été remporté par le canadien **SNC Lavalin**.

3/ La transformation de l'**aéroport de Sebha** en aéroport international d'une capacité de 3 millions de passagers par an est aussi lancée. Les travaux sont effectués par **TAV** et **CCC**.

A côté de ces projets de grande envergure, a été planifié le développement d'aéroports à capacité plus réduite à proximité de sites touristiques tels que ceux de Ghat et de Ghadames et la modernisation d'aéroports nationaux comme celui de Tobrouk.

Le portuaire



Tous les ports de la Libye subissent ou vont subir des travaux de réhabilitation et/ou d'extension inscrit dans le plan 2008-2012. Les deux principaux objectifs sont l'augmentation de la longueur totale de mouillage, du tirant d'eau et de la capacité des aires de stockage. L'augmentation de la profondeur des ports est aussi une priorité.

A terme, 25 millions de tonnes par an transiteront dans les ports d'ici 2012 (double de la capacité actuelle) et 1 million de passagers par an seront accueillis (contre 250 000 actuellement).

Mais ces projets risquent d'être reportés suite à la crise actuelle, le portuaire n'étant pas prioritaire.

La Libye possède plus de 1800 km de côtes et dispose de 21 ports et terminaux divers (commerce, tourisme, industrie ou mixte).

L'organisme en charge de la gestion des ports en libye est l'Administration du Transport Maritime et des Ports.

Concernant la gestion des financements des projets d'infrastructures portuaires, les

Les plus grands projets concernent les trois grands ports de Libye : **Tripoli**, **Benghazi** et **Misurata** (zone franche). Les projets de développement touchent aussi les ports de petite et moyenne taille : modernisation et développement des ports de Breda et de Tobrouk, augmentation des aires de stockage et de la profondeur des ports de Zuwara et Khoms. Le projet du **port de Syrte** reste très flou.

L'avancement des projets sur les ports est encore à sa phase initiale : à l'exception du **port de Benghazi**, les choix des entreprises pour l'élaboration des master-plans n'ont pas encore été effectués. Ces choix devraient intervenir d'ici fin 2008-début 2009. C'est donc dans la construction des ports que se trouve les plus gros potentiels de contrats pour les années à venir.

Les travaux du **port de Benghazi** ont commencé en aout 2007. Ils portent notamment sur l'extension de l'air de stockage, l'augmentation de la

autorités libyennes souhaitent procéder à un système de BOT (Build-Operate-Transfer)

Les ports libyens ont aussi un fort besoin en systèmes anti-pollution, de communication et d'aide à la navigation...

profondeur et l'équipement.

Concernant le projet **du port de Tripoli**, la reconstruction de la digue de protection par une société grecque est en cours et le master-plan qui prévoit la réhabilitation de la zone industrielle des cargos et containers d'une part et la création d'un terminal de passagers et d'une marina d'autre part n'a pas encore été attribué.

Mais des conflits existent au sein des autorités libyennes sur la fonction du port (commercial ou touristique) remettant en cause le projet décrit.

Le **projet de la zone franche de Misurata** (port de transit) prévoit l'élargissement et le développement du port avec la construction de quatre quais de capacité de 4 millions de containers par an, d'un chenal et d'une digue (3 000 m de long). Une extension pour augmenter la capacité à 7 millions de containers par an est prévue dans un deuxième temps. Mais les autorités libyennes remettent en cause le projet actuel et souhaite un réexamen du masterplan.

Pour plus d'informations, un guide **répertoire sur les Grands Projets d'Infrastructure** en Libye sera disponible dès le début du second trimestre 2009.

La Mission Economique de Tripoli peut réaliser pour vous une **sélection de contacts personnalisée** avec identification et qualification des opérateurs locaux correspondants à vos besoins spécifiques. Elle peut également vous aider à entrer en négociation avec les bons contacts grâce à des prestations sur mesure :

- **TEST SUR L'OFFRE** : testez les réactions du marché

Après sélection des prospects, la Mission Economique leur présente votre offre commerciale et réalise une synthèse des réactions générées pour vérifier l'adéquation de votre produit au marché libyen et le potentiel décelé.

- **MISSION DE PROSPECTION** : passez à l'action

La Mission Economique organise votre programme de rendez-vous sur place et vous fournit toutes les informations nécessaires à la bonne préparation de vos entretiens.

Copyright

Tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse de la Mission Economique de TRIPOLI (adresser les demandes à tripoli@missioneco.org).

Clause de non-responsabilité

La ME s'efforce de diffuser des informations exactes et à jour, et corrigera, dans la mesure du possible, les erreurs qui lui seront signalées. Toutefois, elle ne peut en aucun cas être tenue responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette publication qui ne vise pas à délivrer des conseils personnalisés qui supposent l'étude et l'analyse de cas particuliers.



Mission Économique

Adresse : Tour AL FATEH 2 - 16^{ème} étage - Bureau 169
TRIPOLI BP 93621
LIBYE

Rédigée par : Aïda Nciri
Revue par : François FLOUTIER

Version originelle du 04 11 2008
Version 1 du 01 02 2009