

**CEG 1003 – CONSTRUCTION DE LA DEUXIEME PHASE
DE LA LIGNE 3 DU METRO DU CAIRE**

SECTEUR D'ACTIVITE	: INFRASTRUCTURE ET DEVELOPPEMENT URBAIN	COUT DU PROJET	432 M€
DECISION DU COMITE DES ETATS ETRANGERS	: 2 AVRIL 2009	COFINANCEMENT	NEANT
CONVENTION SIGNEE LE	: 24 JAN 2010 (SIMPLIFIEE) PUIS 2 NOVEMBRE 2010 (DETAILLÉE)	PRET AFD	44 M€
APPROBATION DU PARLEMENT	: 4 MAI 2010	DUREE / DIFFERE	20 ANS / 7 ANS
LEVÉE DES CONDITIONS SUSPENSIVES	: DECEMBRE 2010	TYPE DE PRET	SOUVERAIN CONCESSIONNEL
1ER DECAISSEMENT	: DECEMBRE 2010	BENEFICIAIRE DIRECT	NATIONAL AUTHORITY FOR TUNNELS
DATE LIMITE DE MOBILISATION DES FONDS	: 28 FEVRIER 2018	TAUX DE DECAISSEMENT	

Description du projet : Le projet concerne la poursuite de la construction du réseau de métro du Caire, qui comprend déjà deux lignes à grande capacité assurant 17% de la demande de transports collectifs de l'agglomération. La troisième ligne, souterraine, est actuellement en construction avec une première phase de 4,2 km avec 5 stations. Ce projet porte sur une deuxième phase de 7,12 km avec 4 nouvelles stations.

Structure d'exécution : La *National Authority for Tunnels* (NAT) est maître d'ouvrage du projet. L'exploitation sera assurée par la société publique (*Egyptian Company for Metro*, ECM) qui gère déjà les deux premières lignes.

Bénéficiaires finals du projet : Les habitants du Caire concernés par les 20 millions de déplacements motorisés journaliers comptabilisés dans la ville.

Finalité : La finalité du projet est d'améliorer les conditions de vie et de déplacement des habitants du Caire.

Objectif spécifique du projet : Le projet vise à réduire le temps de transport et les encombrements de la circulation ainsi que les émissions de gaz carbonique et les autres émissions polluantes au Caire.

Contenu du projet : La ligne 3 du métro reliera à terme l'aéroport du Caire à la rive gauche du Nil (33 km essentiellement en souterrain) via Héliopolis et l'île de Zamalek. Il s'agit d'un métro de grande capacité de type RER, comme les deux premières lignes. La phase 2 de la construction de la ligne 3 a été lancée en parallèle de la construction de la première phase. Elle comprend un tunnel de 7,12 km, commençant à la station Abbassia construite au cours de la première phase et se dirigeant vers Héliopolis (Al Ahram) avec 4 nouvelles stations. Les stations sont construites en tranchée couverte, tandis que les sections courantes sont forées au tunnelier. Les rames additionnelles seront fournies par Mitsubishi, sur financement japonais.

Plan de financement : Part en devise financée par un prêt de l'AFD : 44 M€ et la Réserve pays Emergents RPE (du Ministère de l'économie, des finances et de l'emploi français) : 200 M€. Le budget de l'Etat égyptien financera l'intégralité de la part en Livres égyptiennes (1,5 milliard EGP).

Le financement RPE a fait l'objet d'un protocole signé le 23/12/2008. Par ailleurs, le coût du matériel roulant additionnel (hors projet) est de l'ordre de 100 M €.

Le Fonds français pour l'environnement mondial (FFEM), au titre de la promotion des transports urbains durables et de la lutte contre le changement climatique, apportera une subvention d'un million d'euros en accompagnement du présent projet pour assister les autorités égyptiennes dans les nécessaires améliorations de la stratégie de transport urbain.

Durée de réalisation : 4 à 5 ans

Impact attendu : Le projet présente une forte rentabilité socioéconomique (estimée à plus de 17% pour l'ensemble de la ligne 3), due principalement aux gains de temps de déplacement. Après des impacts environnementaux négatifs en phase de construction, mais techniquement bien contrôlés, le projet présente en phase d'exploitation d'importants avantages pour l'environnement local (réduction du bruit et de la pollution atmosphérique) et global (réduction nette de l'émission de gaz à effet de serre de 133.000 tonnes équivalentes CO₂/an, imputable à la seule phase 2). Sur le plan social, le projet a des effets positifs en termes d'accroissement de l'accessibilité des citoyens du Caire aux emplois et aux services, notamment pour les populations à faible revenu.