

SNCF
SARDO-Bibliothèque
45, rue de Londres
75379 PARIS CEDEX 08
(PARIS SAINT-LAZARE)
Tél. : 01 53 42 90 11

REFERENCE

FER064746

CAHIER

223

Lettre de Veille Internationale Ferroviaire et transports urbains ferrés

2009-02, n° 65, p. 6-11, ill. - (REVUE) - S/C : 0308

Dossier Argentine : un potentiel à concrétiser

Les réseaux de transports urbains (sauf minibus/ autobus privés dès l'origine) conservent le statut municipal. Au vu de la position actuelle des autorités municipales ainsi que de celle de l'ensemble des acteurs du secteur, il est donc peu probable de voir une privatisation d'envergure démarrer dans ce domaine dans les années à venir.

Développements actuels :

Actuellement 24 municipalités ukrainiennes disposent d'un réseau tramway et 3 d'un réseau métro (Kiev, Kharkov et Dnepropetrovsk).

Une ligne de tramways est actuellement en reconstruction à Kiev. Ce projet est financé par la municipalité de Kiev.

En ce qui concerne le métro de Kiev, celui-ci a été construit en 1960 et compte 3 lignes dont la longueur totale est de 56,5 km, 46 stations. Le trafic passager journalier est de 1,9 Mln personnes. Le développement du réseau est coordonné par le plan municipal à l'horizon de 2020. Il existe actuellement plusieurs projets de développement, notamment l'extension de 3 lignes existantes et la construction de 2 lignes supplémentaires. Ces projets seraient financés par la ville de Kiev et de la BERD. aussi un projet d'achat de nouveau matériel roulant sur financement de la ville de Kiev et de la BERD.

Source : ME Kiev - 30 janvier 2009

Contacts : igor@markachov@missioneco.org
oleksandr.pankov@missioneco.org

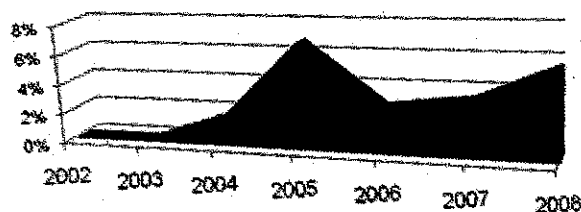
DOSSIER ARGENTINE : UN POTENTIEL A CONCRETISER

Un secteur sinistré qui semble à nouveau au cœur des préoccupations

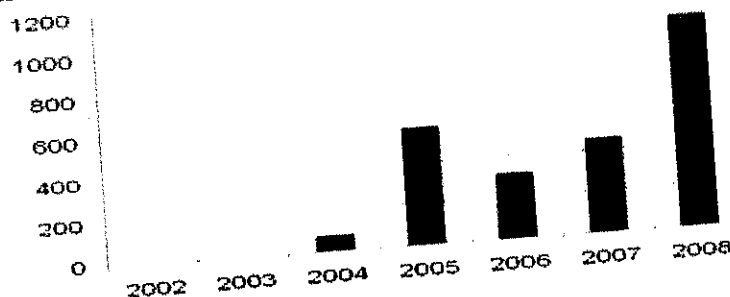
L'Argentine possède le réseau ferroviaire le plus dense d'Amérique latine, avec 34 000 km de voies. Ce réseau, construit au siècle dernier par des grandes entreprises britanniques et françaises (le dixième réseau du monde en 1945), s'est retrouvé, à la fin des années 80, faute d'entretien et d'investissement, dans un état de complète obsolescence. A partir de 1990, dans l'incapacité de financer la restructuration d'un service vétuste et inefficace, recherchant des sources de financement, et s'inscrivant dans un contexte général de privatisations, l'État a procédé à la mise en concession du réseau par lots, par appel d'offres national et international, en commençant par les lignes de fret.

L'économie argentine, comme nombre d'autres économies, traverse actuellement une période difficile. Malgré de nombreuses annonces concernant le transport ferroviaire, la crise économique mondiale oblige le gouvernement à mettre certains projets de côté. Néanmoins, depuis la prise de fonction de Nestor Kirchner en 2003, les autorités ont toujours affiché un intérêt particulier pour la modernisation et le développement du réseau ferroviaire du pays, tant pour les passagers que pour les marchandises. Le budget annuel alloué au système ferroviaire est en augmentation constante. De 68 M ARS (16 M EUR) en 2004, il s'élevait à 451 M ARS (107 M EUR) en 2007. En 2008, selon les estimations budgétaires au 31 mai, le montant des travaux entrepris a atteint 1021 M ARS (243 M EUR), soit 5,7% du total des investissements publics.

Évolution de la part du ferroviaire dans les investissements publics



Évolution des investissements publics en infrastructure ferroviaire (en M ARS)



Source : Ministère de la Planification

Dans l'optique de la reprise en main du secteur par l'État, différentes lois ont été votées, et, notamment en ce qui concerne le volet institutionnel, la loi 26.352 de réorganisation ferroviaire (votée fin février 2008), qui octroie au Ministère de la Planification le contrôle des trains de passagers et de marchandises de tout le pays. Le nouveau schéma d'organisation est inspiré de l'actuel modèle espagnol et a conduit à la création de deux Sociétés d'État en septembre 2008 :

- L'ADIF SE (Administración de Infraestructuras Ferroviarias), en charge de :
 - L'administration des infrastructures ferroviaires actuelles et à construire ;
 - L'entretien de ces infrastructures ;
 - La gestion des systèmes de contrôles de circulation des trains.
- La SOF SE (Operadora Ferroviaria), chargée du contrôle et de la prestation du service de transport ferroviaire tant de fret que de passagers, entretien du matériel roulant inclus

L'ADIF a publié, peu après sa création, un « plan stratégique 2008-2011 » qui prévoit, conformément aux annonces du gouvernement argentin, de nombreuses mesures visant à rénover et développer le système ferroviaire argentin.

A l'heure actuelle, le rôle de ces deux sociétés se borne à analyser de manière conjointe l'état des lignes qui leur seront confiées, leur mode d'administration, les investissements à effectuer, la demande insatisfaite, et à se préparer à assurer leur exploitation. Mais elles devraient être appelées à monter rapidement en puissance au sein du secteur.

La volonté du gouvernement argentin de moderniser le système ferroviaire du pays pourrait permettre au secteur de retrouver son rôle stratégique dans le réseau de transport du pays. De façon plus générale, le but recherché est également de renforcer l'aménagement du territoire, avec une meilleure intégration des provinces éloignées. De plus, améliorer les connexions avec les pays voisins (grâce notamment aux « couloirs ferroviaires » traversant le continent) profiterait aux échanges commerciaux de l'Argentine.

Les projets

De nombreux chantiers sont en cours : rénovation de lignes urbaines et interurbaines, projets de création de nouvelles lignes (Transandin, TGV), restauration de voies, de stations, électrification, signalisation, système de communication etc. Le gouvernement lance de nombreux appels d'offre et participe aux financements (par des subventions, des exonérations de tarifs douaniers par exemple) des travaux jugés stratégiques. Compte tenu de la situation financière internationale et locale, de nombreux doutes planent, néanmoins, sur la faisabilité de certains d'entre eux.

- Les couloirs bi-océaniques
Fin 2008, les présidentes chilienne et argentine Michelle Bachelet et Cristina Kirchner ont toutes les deux déclaré le projet du transandin d'intérêt national dans leur pays respectif. Il prévoit, en effet, de relier les villes de Lujan de Cuyo (Mendoza, Argentine) et Los Andes (Chili). Ces travaux de réaménagement et de modernisation de l'infrastructure ferroviaire entre les deux pays pourraient démarrer en 2010 et permettre de transporter 4 millions de tonnes de marchandises, tout au long de l'année.

Plus au sud, un autre projet concurrent, mené par le gouvernement de la province de Neuquén, est à l'étude : le Trasandino Sur. Il prévoit de relier Buenos Aires à Lonquimay (Chili) en utilisant le réseau de Ferrosur qui arrive déjà jusqu'à Neuquén. Le projet consiste donc à terminer le tronçon final entre les deux pays (220 km) pour un investissement estimé à 160 M USD. Beaucoup d'inconnues demeurent quant au financement de ces projets.

- Le projet de train à grande vitesse (TAVE) Buenos Aires-Rosario-Córdoba

Le projet du TAVE Cobra, premier projet de liaison rapide en Amérique latine, a été officiellement lancé le 8 mai 2006 (résolutions 324 et 326/2006). L'appel d'offre, remporté par le consortium Veloxia, composé d'Alstom, Isolux Corsan (Espagne), Emepa et Iecsa (Argentine), implique un investissement estimé à 1,5 Md USD. Le tracé de la ligne est divisé en deux tronçons. Le premier, de 310 kilomètres, reliera Buenos Aires à Rosario, le deuxième de presque 400 km reliera Rosario à Córdoba. D'autres projets de lignes à grande vitesse ou « de haute prestation » sont à l'étude (vers Mar Del Plata ou Mendoza), mais leur concrétisation dépend du succès du projet TAVE.

- Le PTUBA (Projet de Transport Urbain de Buenos Aires)

La Banque Mondiale intervient dans le projet phare PTUBA, avec un prêt de 200 M USD. L'objectif est notamment de contribuer au développement d'un système intégré de transport public (bus, métro et train) dans la ville de Buenos Aires et son agglomération.

Le retour du tramway en Argentine :

Alors que le dénommé « tramway historique de Buenos Aires » avait été condamné en 1963 pour raison économique, le gouvernement national et la ville de Buenos Aires souhaitent aujourd'hui réintégrer le tramway dans le système de transport public de la capitale fédérale. Ce projet pourrait servir de détonateur pour les villes de Córdoba, Rosario et Mendoza qui pourraient souhaiter implanter ce type de transport.

- Le « méga plan » ferroviaire et la poursuite de la politique de subventions

En 2005, le Parlement a approuvé le « méga plan » de modernisation du système ferroviaire qui implique 2 Mds USD d'investissements jusqu'à 2009. Grâce à ce budget, de nombreux projets sont en cours : rénovation de voies, de voitures, reconstruction de stations, modernisation du matériel roulant, nouvelles lignes etc.

En 2006, on estime que le gouvernement a consacré 6 M USD par mois en subventions, dont les deux tiers destinés au transport de passagers, la quasi-intégralité du tiers restant étant affecté au Belgrano Cargas (fret). A noter enfin que le gouvernement a décidé en mai 2006 (décision confirmée en novembre 2008) d'exonérer l'importation de biens destinés aux chemins de fer argentins du paiement de tarifs douaniers et de plusieurs taxes : cette mesure est valable 1 an pour l'importation de pièces de rechange et 3 ans pour le reste du matériel ferroviaire. Pour l'année 2008 le budget alloué au secteur ferroviaire était de 1 021 M ARS (environ 243 M EUR).

Zoom sur le transport ferroviaire urbain dans la province de Buenos Aires

Le transport urbain sur rails, qui concerne surtout Buenos Aires et sa banlieue, est assuré par sept lignes de trains urbains, six lignes de métro, et deux lignes de tramway. Il s'étend sur 353 stations et 875,7 km de voies, dont 87,9 km à l'intérieur de la ville même de Buenos Aires.

Alors qu'il s'était constamment développé jusque dans les années 60, le service ferroviaire de banlieue a ensuite connu un déclin constant jusqu'au début des années 90. Alors que la population de Buenos Aires et de sa banlieue a plus que doublé (+120%) entre 1960 et 1990, le nombre de passagers transportés n'a pas suivi la tendance et est passé dans le même temps de 539 millions à 264 millions par an. Faute d'investissements, le métro de Buenos Aires a connu une évolution similaire au réseau de trains urbains. Buenos Aires a été la première ville sud-américaine à se doter d'un système de transport souterrain (1913). Depuis, un retard considérable a été accumulé et aucune nouvelle ligne n'a été construite entre 1944 et les années 1990.

La crise de 2001 a durement affecté les transports ferroviaires urbains (356 M de passagers en 2002, soit une diminution de 25%). Les entreprises concessionnaires, dont les bénéfices proviennent majoritairement de la vente des tickets, en ont subi de plein fouet les conséquences. Ces dernières furent encore aggravées par les différentes décisions de l'État (gel des tarifs, nouveaux impôts). Par ailleurs, la dévaluation du peso fit s'envoler les prix des fournisseurs des exploitants, en grande partie

d'origine étrangère. Ces différents facteurs expliquent les graves problèmes financiers rencontrés par les concessionnaires, impliquant une forte diminution des investissements et de la qualité du service.

La fréquentation augmente régulièrement depuis 2002 (421,5 M de passagers en 2007 pour les trains urbains, 262,6 M pour le Subte -métro- et 2,4 M pour le premetro), et la politique de subventions - le gouvernement national octroie actuellement 6 M USD par mois en subventions aux opérateurs de trains de passagers urbains - permet de maintenir le prix des billets. Cependant, selon les compagnies, les recettes des tickets de transport ne permettent même pas de rémunérer les employés, alors que, simultanément, les coûts (énergie, équipements...) augmentent.

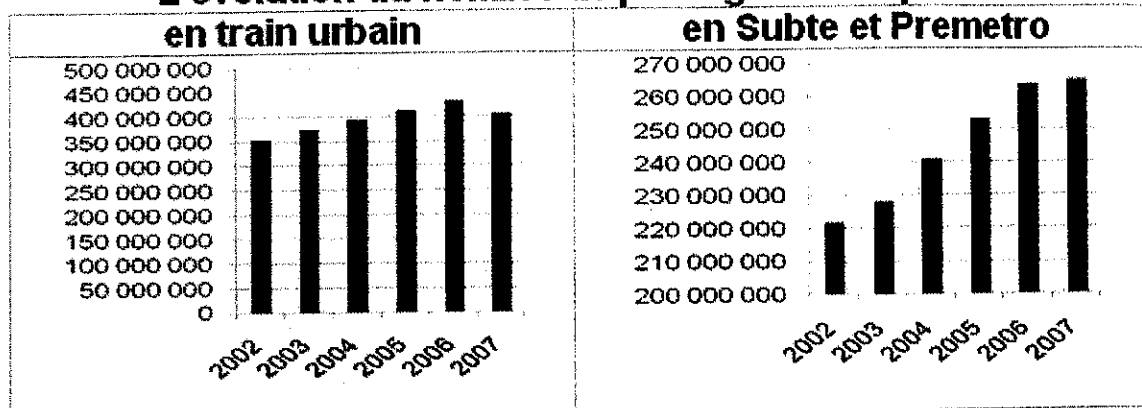
Lignes urbaines	Concessions	Durée
Ligne Sarmiento	TBA	1995-2019
Ligne Mitre	TBA	1995-2019
Ligne Belgrano Norte	Ferrovias	1994-2018
Ligne Belgrano Sur	UGOFE	Temporaire
Ligne Roca	UGOFE	Temporaire
Ligne San Martin	UGOFE	Temporaire
Ligne Urquiza	Metrovias	1994-2018
Métro de Buenos Aires	Metrovias	1994-2018

Nombre de lignes	7
Nombre d'opérateurs	4
Quantité totale de passagers (en millions)	421,5
Longueur totale du réseau (en km)	813,6
Locomotives	178
Wagons motorisés	10
Wagons électriques	741
Wagons remorqués	647
Nombre de stations	259

Chiffres 2007 du Secrétariat aux Transports

Le Subte (de Subteraneo), c'est-à-dire le métro de Buenos Aires, est constitué de 6 lignes désignées par les lettres A à E et H. Il reste aujourd'hui très largement insuffisant face à l'explosion de la population de la capitale et à l'extension de ses banlieues. En 2007, il ne représente que 11,35% des passagers transportés dans la région métropolitaine, largement devancé par le bus. Par ailleurs, en juillet 2007, une ligne de tramway moderne, le Tranvia del Este, a été inaugurée dans le quartier de Puerto Madero. Elle est cogérée par le consortium Ferrometro, réunissant Metrovias et Ferrovias.

L'évolution du nombre de passagers transportés en train urbain en Subte et Premetro



Source: CNRT

Dans un contexte difficile (crise mondiale de la finance, difficultés budgétaires pour le gouvernement argentin), les autorités développent actuellement de nombreux projets.

Sur la ligne San Martín, une modernisation est en cours depuis janvier 2008 : importation de 24 locomotives et de 160 voitures chinoises, réparation de 52km de voies ferrées, amélioration du système de communication, informatisation du système de vente de billet. Même chose en ce qui concerne le métro : rénovation de 150 voitures sur les lignes C et E, rénovation de nombreuses stations (accès handicapés, escaliers mécaniques, amélioration du système de sécurité, aménagement de sanitaires...), amélioration du système de signalisation de la ligne C, extension de la ligne E de la station Bolívar à Retiro.

De nombreux projets n'ont pas encore démarré, mais représentent un potentiel intéressant pour les fournisseurs de matériel ferroviaire. C'est le cas du Subte de Buenos Aires, avec la rénovation de voies et stations, la mise en place de nouvelles installations électriques, de camera de vidéo-surveillance, d'un nouveau système de ventilation, la construction d'un tunnel entre les lignes B et C, l'achat de nouveaux wagons.

Il existe également un appel d'offres sur la ligne San Martín (projet de 650 M USD) : électrification totale de la ligne, rénovation totale de la signalisation et des systèmes de communication, rénovation totale des voies de l'ensemble de la ligne. De plus, le projet prévoit l'élimination de nombreux passages à niveau, l'élévation des quais pour un accès plus facile aux personnes à mobilité réduite et une circulation plus efficace des piétons. L'appel d'offres sur la ligne Roca (projet de 1 392 M USD) prévoit, quant à lui, l'électrification totale de la ligne, la rénovation totale de la signalisation et des systèmes de communication, celle des voies de l'ensemble de la ligne, l'élimination des passages piétons qui seront remplacés par des ponts et des passages souterrains, et, enfin, l'acquisition de 200 voitures électriques avec air conditionné.

Il est également prévu d'enterrer la ligne Sarmiento. Le montant du financement de ce projet est de 1,1 Mrd USD et le projet a été adjudgé au consortium Ghella - Iecsa - Construtora Norberto Odebrecht - Comsa, suite au décret 151/2008.

D'autres projets sont à noter comme l'extension du Tranviá del Este (tramway Retiro-La Boca) ou l'installation de réseaux de métro à Mendoza et Rosario (projets très hypothétiques).

Le Guide Répertoire

Courant février 2009 sera publié le Guide Répertoire « Les projets ferroviaires et de transports urbains en Argentine ». Ce document dresse un panorama détaillé du secteur ferroviaire en Argentine, comprenant un historique et l'actualité du secteur. L'étude est complétée par un répertoire qualifié recensant les principaux acteurs locaux et étrangers implantés en Argentine, et leurs données opérationnelles et commerciales les plus récentes. Il s'agit d'un outil concret et opérationnel pour les entreprises françaises qui envisagent de promouvoir leurs marques et produits en Argentine ou pour celles qui désirent s'y implanter.



EUROPE

ALLEMAGNE : Bombardier et la Deutsche Bahn signent un contrat-cadre d'un montant de 1,5 milliard EUR

La DB a décidé d'investir massivement dans de nouveaux véhicules pour renforcer ses capacités et remporter des appels d'offres de transport régional.

Un contrat-cadre a été signé avec Bombardier Transport portant sur la livraison de 800 voitures à deux niveaux pour un montant global plafonné à 1,5 Md EUR. Ces nouveaux véhicules de tête seront pour la première fois motorisés

Source : Ubifrance – 5 janvier 2009

ARMENIE : Projet de ligne vers l'Iran

Selon le Président du Comité des Finances de l'Assemblée Nationale arménienne, Gagik Minasyan, la construction d'une ligne ferroviaire directe entre l'Arménie et l'Iran pourrait être lancée en 2010. Le projet est en cours d'examen.

La ligne ferroviaire actuelle passe par le Nakhitchevan (Azerbaïdjan) et n'autorise des vitesses des trains que de 45 km/h. La nouvelle ligne permettrait des vitesses de circulation de 100 km/h.

L'itinéraire en Arménie n'est pas encore déterminé (a priori Jermuk – Meghri) mais il passerait entre le Nakhitchevan et l'Azerbaïdjan. Le coût serait de 2 Md USD. L'Arménie recherche des investisseurs. Pour le financement, la Banque Mondiale et la Banque Asiatique de Développement sont intéressées. Les travaux dureraient entre cinq et six ans.

La ligne serait prolongée de 100 km en territoire iranien pour aller jusqu'à Marand.

Source : Ubifrance – Arka – 19 janvier 2009

Annexes en ligne se référant à cet article :

- Carte (Document Image)

AZERBAIDJAN : Mission de la Banque Mondiale pour étudier le projet ferroviaire national

Une mission de la banque Mondiale menée par Gerald Olivier s'est rendue à Bakou du 25 au 31 janvier pour étudier les moyens de faire avancer le projet de transport ferroviaire national (« projet de facilitation du commerce et du transport ferroviaires »).

Un accord de financement de 450 M USD avec la Banque Mondiale a été trouvé en mars 2008 mais il n'a toujours pas été signé par la partie azérie.

L'objectif du projet est une amélioration de la qualité des services ferroviaires, de la situation financière et de l'efficacité opérationnelle des Chemins de fer azéris (ADDY). Ce projet d'un coût de 795 M USD se focalise sur le développement du corridor vers la Géorgie.

Le passage au courant alternatif pour la ligne Bakou – Byoyouk – Kessik va demander l'acquisition de 50 nouvelles locomotives électriques. La signalisation sera également changée.

Source : Ubifrance – ABC.AZ – 15 janvier 2009