



REFERENCE

FER047214

CAHIER

175

2937

Lettre de Veille Internationale Ferroviaire et transports urbains ferrés

n°18, novembre 2004, pp. 4-7 - (REVUE) - S/C : 0301

Dossier Mexique : Les transports urbains.

JFS

- d'une nouvelle organisation rapprochant les services achats du service approvisionnement
- d'une restructuration des services achats par familles de produits
- en matière de gestion des stocks, de l'introduction d'un système d'approvisionnement qui garantisse une livraison « just in time »
- de contrats fournisseurs reflétant les conditions logistiques choisies (i.e.. produits « kit », spécificités de conditionnement, stocks en consignation, conditions de livraison, montage sur place...etc)
- d'une sélection de fournisseurs « globaux » et non plus de détail.

Le service achats de Talgo a deux objectifs principaux :

- réaliser une baisse des coûts de 10 % sur les achats en matériaux et sur les services auxiliaires.
- diminuer de 50% le nombre de ses fournisseurs passant de 1 660 en janvier 2004 à 800 en fin de l'année. L'idée étant de rapidement se limiter à une liste de 300 fournisseurs seulement.

Perspectives pour les entreprises françaises

TALGO attend de ses fournisseurs fiabilité, respect des délais et des normes de qualité, prix très compétitifs et capacité de développement. Les entreprises françaises qui répondent à ces exigences peuvent faire parvenir une présentation de votre entreprise et de votre savoir-faire par courrier ou courriel au service achats de Talgo dont vous trouverez les coordonnées ci-dessous. Cette démarche pour être optimum doit être complétée par un déplacement sur place.

TALGO n'a pas dans l'immédiat de besoins particuliers qui ne seraient déjà couverts, mais reste ouvert à toute proposition.

TALGO nous a cependant indiqué s'intéresser aux fabricants de sièges pour ses trains et aux fournisseurs en matériaux électroniques. Le groupe s'attache également au développement de leur futur « train-hôtel » et pour ce faire, à besoin de travailler avec des stylistes en décors intérieurs et extérieurs.

*Source : ME Madrid - 5 novembre 2004
 Contacts : christine.oliva@missioneoco.org
manon.rat@missioneoco.org*

Annexes en ligne se référant à cet article :

- Organigramme (Document Microsoft Word)
- Familles de produits (Document Microsoft Word)
- Coordonnées (Document Microsoft Word)
- Talgo (page Web)
- Présentation détaillée du groupe Talgo (Document Microsoft Word)

DOSSIER MEXIQUE : LES TRANSPORTS URBAINS

1. Le contexte Mexicain

Les réseaux de transports urbains dans la plupart des villes mexicaines sont composés essentiellement de microbus et de taxis détenus par une multitude de petits entrepreneurs privés difficiles à contrôler. Seules Mexico, Guadalajara et Monterrey sont dotées d'infrastructures lourdes. Les finances gouvernementales, pas plus que celles des collectivités locales, ne permettent l'extension, la modernisation ou la réorganisation des transports publics, dans un contexte socio-économique où les usagers ne sont pas en mesure de supporter une augmentation des tarifs de transport urbain. Le transport collectif souffre d'un vieillissement de son parc. D'une manière générale, le secteur pâtit de la déficience des réelles « autorités organisatrices » (pour reprendre la terminologie technique française).

2. Les transports urbains dans la ville de Monterrey

Monterrey dispose d'un métro, baptisé Metrorrey et qui appartient à l'Etat de Nuevo León. Ce service a 13 ans d'existence. Il est composé de 2 lignes et a transporté depuis sa création plus de 450 millions de voyageurs. L'investissement entièrement financé par l'Etat de Nuevo León a laissé une dette de 3 milliards de pesos que le budget actuel de l'Etat peut difficilement supporter. Dans la métropole de Monterrey sont effectués 5,5 millions de voyages par jour dont 250 000 par métro (soit 37 millions de passagers/an). Il est composé de deux lignes : la ligne 1, comprenant 18 stations et longue de 18,6 Km, est construite en site aérien ; elle part de l'est de la métropole dans la municipalité de Guadalupe, traverse le centre de la ville et se dirige vers le Nord ; une extension était prévue au nord-ouest de la ville vers Escobedo et une autre au nord-est vers San Nicolas de los Garza. La deuxième ligne est souterraine et orientée nord sud. Elle ne mesure que 4,1Km et ne comprend que 5 stations.

La situation du métro de Monterrey est problématique car rien n'a été entrepris pendant la dernière décennie. Les travaux de construction ont commencé en 1988 et la première ligne a été mise en opération en 1991. A son inauguration, le Président Salinas avait promis que l'Etat Fédéral prendrait à sa charge la moitié de l'investissement. Les travaux de la seconde ligne ont commencé la même année. Mais son tracé a été réduit à 4,1km, quand il est apparu évident à ses promoteurs que la promesse présidentielle ne serait pas respectée. La seconde ligne a été mise en service en novembre 1994. Le métro de Monterrey couvre ses frais d'exploitation en partie grâce aux subventions de l'Etat de Nuevo León. Ainsi en 2002, le chiffre d'affaires de Metrorrey a été réalisé à 84 % par la vente des billets, à 3 % par la publicité, et à 13% par des subventions.

Metrorrey a bien un projet d'extension, il s'agit du prolongement de la ligne 2, le long de l'avenue Universidad jusqu'à Mariano Escobedo. Soit 9km dont 1,5 km en souterrain et le reste en viaduc élevé pour lequel l'appel d'offres concernant l'ingénierie est en cours d'attribution. La consultation pour la construction devrait sortir courant 2005. Il semble que le financement sera en grande partie pris en charge par l'Etat Fédéral.

3. Les transports urbains dans la ville de Guadalajara

Le métro de Guadalajara a été inauguré en 1989. Actuellement le réseau est composé de deux lignes, la première reliant le Nord et le Sud de la ville grâce à une voie de 15,5Km et la seconde s'étirant sur 8,5km de l'Ouest vers l'Est. Composé de 48 trains, le métro de Guadalajara transporte plus de 153 630 personnes par jour soit plus de 55 millions de passagers par an.

Le métro est géré par la société Siteur qui a passé un contrat avec la société française ASK pour l'achat, le renouvellement et l'entretien des lecteurs pour le paiement rapide (accès par pass sans contact). Il est à noter que le financement des cartes a été réalisé par Pepsi qui assure ainsi sa propre publicité sur celles-ci. Pour l'instant, l'heure est plutôt à la rénovation de l'existant.

4. Les transports urbains dans la ville de Mexico

L'opérateur du métro est le Sistema de Transportes Colectivos (STC), qui assure également la maîtrise d'ouvrage des travaux, sous la tutelle de la Secretaría de Transportes y Vialidad (STV - Ministère des transports de la ville de Mexico). Le métro de Mexico, inauguré en 1969, s'étend sur un réseau de 200 km, ce qui en fait le 7ème mondial, avec 11 lignes, 164 stations et 42 points d'interconnexion. Il dispose de 302 trains (269 sur pneus et 33 sur roue fer) et offre un délai inter stations de 2 minutes en

moyenne. Il est aussi le troisième mondial en terme de fréquentation avec 4,5 millions de passagers/jours, bien qu'il ait perdu 200.000 passagers/jours en 10 ans. Les autorités municipales affichaient en 2002 la volonté de mieux desservir le sud de la ville avec une nouvelle ligne entre les stations San Antonio et Constitución 1917. Ce projet semble aujourd'hui ajourné pour des raisons budgétaires, la priorité étant officiellement donnée à la modernisation et à la sécurité du réseau existant. En effet le métro doit faire face à une baisse régulière et inexorable de sa fréquentation surtout sur les lignes 1, 2 & 3 qui transportent la majeure partie des usagers soit 65% des 4,5 millions de passagers. Seules les lignes récemment mises en circulation continuent à attirer les usagers. Les raisons de cette désaffection des usagers du métro vient d'une part de la concurrence sauvage que lui font les microbus que les différentes administrations ont laissé s'installer sur des routes parallèles aux lignes de métro et d'autre part du manque d'investissements de la part de la ville, celle-ci ayant préféré investir dans le 2ème étage de son périphérique.

Face à cette situation le métro compte sur la rénovation et la modernisation de son réseau et notamment de la ligne 2. En effet la STC a engagé les études concernant la modernisation du métro dont la ligne 2 sera le pilote. Le schéma directeur de cette modernisation a été étudié par Systra, avec une donation du gouvernement français, dans le cadre de l'accord cadre d'assistance technique institutionnelle signé fin 2001 avec la RATP. Le montant des travaux de la ligne 2 est évalué à environ 125 MUSD, à investir entre 2004 et 2006. Les travaux concernant les lignes 1 et 3, qui impliquent des coûts d'investissement comparables, seraient réalisés durant la période 2006-2009, les autres lignes étant traitées ensuite. D'autre part la ligne 2 va accueillir 45 nouveaux trains, achetés à Bombardier et CAF pour 550 millions USD. Les premières rames ont été livrées en septembre 2004. La livraison complète s'étalera jusqu'à mi 2006. Ce qui va augmenter la capacité de transport du métro de 17%. La ville de Mexico s'est également décidée à mettre en place de façon progressive, dans le réseau STC, STE, RTP, un système de carte sans contact pour l'acquittement du titre de transport. Compte tenu de la situation économique du District Fédéral, cette opération devrait être mise en œuvre dans le cadre d'un partenariat public privé, la technologie étant fournie par ASCOM.

5. Projets

Le train suburbain de la vallée de Mexico

Le projet de concession de transport ferroviaire suburbain de passagers est né d'une étude financée par le gouvernement français à la fin des années 1990. Il consiste à mettre en place, grâce aux voies existantes du réseau de la zone métropolitaine, un service suburbain de passagers qui reliera le District Fédéral à l'Etat de Mexico. La première ligne retenue, s'étend du centre de Mexico (Buenavista, en relation avec le métro) à Cuautitlan (25km) et s'inscrit dans un schéma plus ambitieux de réseau couvrant 240 km. La maîtrise d'ouvrage de ce projet est assurée par le gouvernement fédéral (SCT- ministère des transports et communications-).

SCT n'a pas de politique définie en matière de transports urbains et n'intervient qu'au coup par coup en fonction, notamment, de l'utilisation de droits de voies lui appartenant, comme dans le cas du train suburbain de Mexico. Les travaux représentent un investissement de 640 MUSD alors que cette ligne devrait permettre de réduire de plus de 2 heures le temps de transport et connaître un trafic de 320.000 passagers/j. L'appel d'offres est lancé suivant un schéma de concession construction – exploitation – maintenance. La ligne reliera les stations de Buenavista, Fortuna, Tlalnepantla, San Rafael, Lechería, Tultitlán et enfin Cuautitlán.

Dans le schéma initial, dévoilé en décembre dernier, il n'y a ni subvention d'investissement ni garantie de recettes. Les pouvoirs publics mexicains s'engagent seulement à réaliser les infrastructures (y compris les travaux ferroviaires) nécessaires pour le confinement des voies. Face au désintérêt des entreprises la date d'adjudication

a été repoussée, ce qui marque un premier pas vers une modifications des termes de l'appel d'offres. Le gouvernement fédéral a par ailleurs fait connaître un plan de développement, concerté avec l'Etat de Mexico, visant à alimenter le train suburbain en voyageurs (réorganisation des bus, construction de routes...).

Même s'il s'agit là d'une mesure nécessaire, qui reste toutefois à mettre en œuvre concrètement, celle-ci ne peut remplacer une garantie de trafic. L'intégration tarifaire avec les autres transports publics reste aussi à définir. De nouvelles évolutions dans les conditions de l'appel d'offres sont prévisibles.

Suite aux expériences réussies dans des villes d'Amérique Latine comme Bogota, Curitiba et plus récemment Léon au Mexique, les bus rapides intéressent beaucoup de villes mexicaines de taille moyenne, mais également la Ville de Mexico. Sous l'impulsion de la Banque Mondiale et grâce au Global Environment Facility (GEF) la première ligne de « Métrobus » va être ouverte au début de l'année 2005 dans la ville de Mexico. L'architecture de la première ligne sur l'Avenue Insurgentes, qui servira de test, se présente ainsi : 20 km de couloirs centraux confinés desservis par des bus à grandes capacités usant de combustibles « propres », des arrêts espacés de 400 mètres. D'autres projets de bus rapides sont à l'étude au Mexique pour les villes de Tijuana, Monterrey et pour l'Etat de Mexico.

Cependant, certaines villes de tailles moyennes étudient une solution ferrée, avec l'utilisation de voies existantes. C'est notamment le cas des villes de Morelia et Aguascalientes.

*Source : ME Mexico - 29 octobre 2004
Contacts : Michel.naudy@missioneco.org
Armel.burban@missioneco.org*

EUROPE

ALLEMAGNE : Alcatel fournira sa technologie d'enclenchement à une ligne du métro de Berlin

Alcatel a été désigné par les autorités de transport de Berlin, BVG, pour installer ses systèmes d'enclenchement électronique sur une des lignes de métro de la capitale allemande. Le système remplacera une technologie remontant aux années 1956-57.

Le système LockTrack 6151 (ESTW L90 5N), qui sera contrôlé à distance par le centre de contrôle de BVG, sera mis en service mi-2006 sur la ligne U6 sur un tronçon de 6,6 km comprenant 8 stations. Les équipements seront fabriqués à l'usine Alcatel de Arnstadt en Thuringe.

Dans ce cadre, Alcatel établira un centre de compétences à Berlin pour les projets ferroviaires urbains.

Source : Ubifrance – Alcatel – 23 septembre 2004