

LETTRE D'ACTUALITÉS DÉVELOPPEMENT DURABLE Brésil

Une publication du SER de Brasília
N° 78 – Semaines du 29 juillet au 23 août 2024

Sommaire

Focus | Quelle stratégie pour le **développement du transport ferroviaire**, demeurant essentiellement dévolu au fret ?

Eau, Assainissement, Déchets

- **81,7%** de l'actionnariat de la **Sabesp** est à présent **privé**

Energie

- Le **cadre réglementaire sur l'hydrogène bas carbone** est adopté
- **Petrobras** annonce des investissements pour la **reprise de la production d'engrais**

Environnement & Climat

- Les pouvoirs exécutif, législatif et judiciaire annoncent un **Pacte pour la transformation écologique**

Infrastructures & Transports

- Le gouvernement fédéral et l'Etat de São Paulo poursuivent la **mise en concession d'autoroutes**
- Au 1^{er} semestre, les **flux dans les ports brésiliens** ont connu leur **plus haut niveau depuis 2010**
- Les **ventes de voitures 100% électriques et hybrides électriques** entre janvier et juillet **dépassent le total de 2023**
- Le gouvernement lance **5 appels à projets pour la décarbonation** et la productivité **de l'industrie automobile**

Suivi des alertes de déforestation

FOCUS

Quelle stratégie pour le développement du transport ferroviaire, demeurant essentiellement dévolu au fret ?

Au Brésil, le transport ferroviaire est le 2^{ème} mode de transport de marchandises, toutefois encore peu développé.

En **1854**, l'inauguration de la première voie ferrée, dans l'Etat de Rio de Janeiro, sonne les débuts du ferroviaire au Brésil. **À partir de 1873, le réseau connaît une phase d'expansion**, notamment sous l'impulsion des entreprises privées. Malgré la nette priorité donnée au développement du réseau routier à partir des années 1930, cette croissance se poursuit jusqu'en 1960, en parallèle d'une **nationalisation progressive des actifs ferroviaires**. Le réseau ferré brésilien s'étend alors sur plus de **38 000 km**. Entre les années 1960 et 1980, la nationalisation du secteur est poursuivie, en parallèle de la **fermeture de plus de 8 000 km de tronçons jugés déficitaires**. A partir des années 1990, le gouvernement fédéral met en œuvre une **politique de privatisation**. **Fin 2022, le Brésil comptait 32 035 km de voies ferrées dont 30 612 km déjà concédés** (13 concessions sont effectives, **auprès de 9 entreprises brésiliennes**).

Essentiellement dévolu au fret, le ferroviaire est le **2^{ème} mode de transport de marchandises** au Brésil. Il représentait, en 2022, **18% des volumes transportés** (63% pour le secteur routier). En 2023, le transport ferroviaire de marchandises a progressé pour atteindre **530,6 M tonnes, soit une augmentation de 98% depuis 1997**. Pour autant, le Brésil est le seul pays à dimension continentale dont le transport de marchandises repose à plus de 50% sur la route. En dehors des mobilités urbaines, **le transport ferroviaire de passagers demeure marginal**. A date, deux lignes longue-distance sont opérées par l'entreprise Vale : Estrada de Ferro Vitória a Minas (Etats de l'Espírito Santo et du Minas Gerais) et Estrada de Ferro Carajás (Etats de Maranhão et du Pará).

La stratégie de développement du ferroviaire se fonde essentiellement sur les investissements privés.

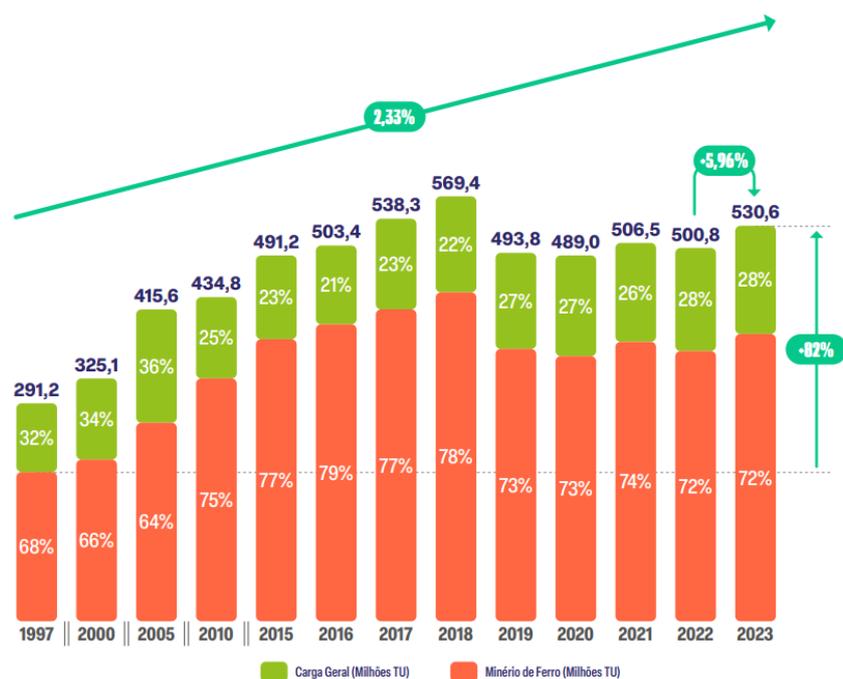
Les **grands projets** d'investissements ferroviaires sont notamment structurés autour de **deux piliers** : **(i) D'une part, le Programme de Partenariats d'Investissements (PPI)** a été créé en 2016 afin de favoriser l'émergence des projets de concessions ou de PPP. A date, **ce portefeuille compte 6 projets ferroviaires**. **(ii) D'autre part, le gouvernement fédéral a lancé en 2023 le Novo PAC**, un vaste plan d'investissements dans les infrastructures qui prévoit notamment **94,4 Mds BRL (16,4 Mds EUR)** en faveur du secteur ferroviaire, dont 55,3 Mds BRL (9,5 Mds EUR) entre 2023 et 2026. Ces objectifs reposent à **93%**, soit 88,3 Mds BRL (15,3 Mds EUR), sur la **mobilisation de fonds privés, essentiellement destinés à la réhabilitation**

d'infrastructures existantes. Les investissements complémentaires devraient provenir de **fonds publics** et concerneraient la **construction de nouvelles voies**, à hauteur de 5,7 Mds BRL (1 Md EUR), ainsi que des mesures de requalification, de planification, d'étude et de nouveaux projets, à hauteur de 300 M BRL (51 M EUR).

Les **politiques publiques sectorielles** relatives au ferroviaire sont en évolution. Lancé en août 2021, le **programme Pró-Trilhos** visait à **stimuler les investissements privés vers le rail**, en permettant aux entreprises d'être à l'initiative des projets et en définissant un **processus simplifié d'autorisation**. Trois ans après son lancement, **Pró-Trilhos n'a à date généré aucun chantier ferroviaire**. L'ANTT (Agence Nationale des Transports Terrestres) aurait toutefois enregistré 106 demandes d'autorisations pour des projets d'initiative privée, dont 45 ont fait l'objet d'une contractualisation et 2 ont débuté les démarches d'expropriation. Dans ce contexte, le gouvernement fédéral a créé en 2023 un **Secrétariat national au Transport ferroviaire** au sein du ministère des Transports, afin de mieux coordonner les investissements et de restructurer le secteur, et a annoncé travailler à la **révision du cadre réglementaire du secteur ferroviaire**. L'objectif est de **doubler le volume de marchandises transportées par le rail d'ici à 2035**.

En outre, les autorités souhaitent **promouvoir le transport de passagers**. **Une consultation publique a ainsi été lancée en décembre 2023** afin d'identifier d'éventuelles concessions pour la construction et l'exploitation de lignes exclusivement dédiées au transport de passagers. A date, **7 projets de transport ferroviaire interurbain sont évoqués au niveau fédéral**. Enfin, l'Etat de São Paulo développe plusieurs projets structurants de **lignes ferroviaires interurbaines**, entre São Paulo et (i) Campinas (projet octroyé en mars 2024), (ii) Sorocaba (en projet pour 2025), et (iii) São José dos Campos (en projet pour 2027).

Annexe – Volume de marchandises transportées par voies ferrées (1997-2023)



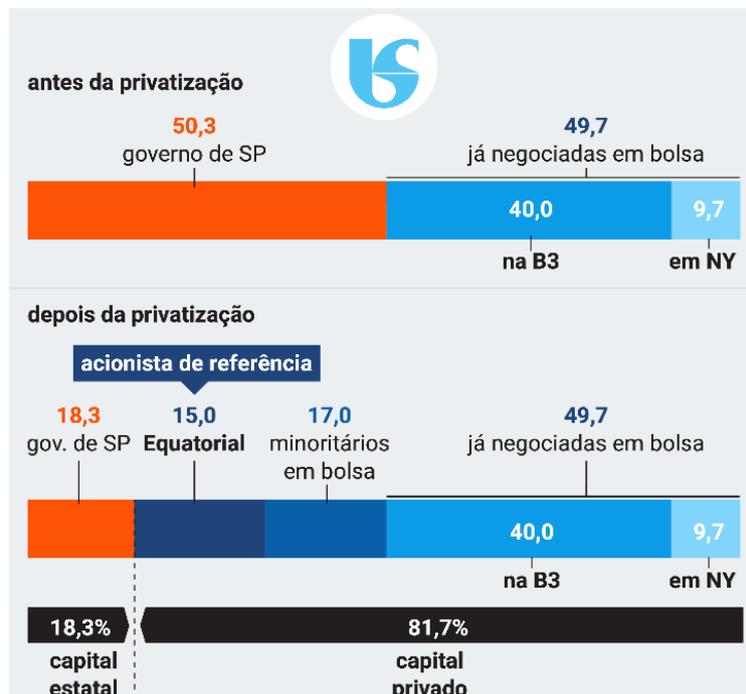
Eau, Assainissement, Déchets

81,7% de l'actionnariat de la Sabesp est à présent privé

Cotée à la bourse de São Paulo (B3), la Sabesp -entreprise d'eau et d'assainissement de l'Etat de São Paulo- déploie ses services au sein de **375 municipalités** et auprès de **28 millions de personnes** (environ 60% de la population de l'Etat). En termes de nombre d'utilisateurs, elle est la **1^{ère} entreprise publique d'eau et d'assainissement en Amérique latine** et la **2^{ème}** au niveau mondial.

Initié en février 2023, **le processus de « privatisation » de la Sabesp** - jusqu'alors détenue à 50,3% par l'Etat de São Paulo- **a été finalisé le 23 juillet**. Il a été structuré en 2 phases : **(i) le 28 juin, l'acquisition de 15% du capital de la Sabesp par la holding brésilienne Equatorial**, par une offre unique de 6,9 Mds BRL (1,15 Md EUR). Déjà opérateur dans les secteurs de l'énergie électrique (7 concessions) et de l'eau et l'assainissement (une concession, dans l'Etat d'Amapá), le groupe Equatorial est ainsi devenu l'investisseur de référence de la Sabesp ; **et (ii) le 23 juillet, l'acquisition de 17% du capital de la Sabesp par un ensemble d'investisseurs** (juridiques et physiques), pour 7,9 Mds BRL (1,3 Md EUR). La part de l'Etat de São Paulo dans l'actionnariat de la Sabesp est désormais de 18,3%. **Les recettes de 14,8 Mds BRL (2,5 Mds EUR) générées par la privatisation bénéficieront à hauteur de 70% à l'Etat de São Paulo**, tandis que les 30% restants abonderont le Fonds pour l'universalisation et la garantie d'accès à l'eau des consommateurs vulnérables.

Selon le gouvernement de l'Etat, la privatisation devrait permettre une **baisse du tarif de l'eau pour les usagers**, de l'ordre de 0,5% pour les clients commerciaux et industriels, de 1% pour les clients résidentiels et de 10% pour les clients bénéficiant du tarif social et du tarif vulnérable (1,3 million de personnes). La privatisation vise également **l'atteinte des objectifs d'universalisation de l'accès à l'eau potable (99%) et à la collecte des eaux usées (90%)** -d'ici 2029, vs. 2033 à l'échelle nationale-, par la réalisation par Equatorial d'**investissements de l'ordre de 69 Mds BRL (11,5 Md EUR) sur les 5 prochaines années**. D'ici 2060, la prévision totale d'investissements est de 260 Mds BRL (43 Mds EUR). (Articles [ici](#), [ici](#) et [ici](#))



Energie

Le cadre réglementaire sur l'hydrogène bas carbone est adopté

Le 2 août, le président Lula a approuvé le cadre réglementaire de l'hydrogène bas carbone (*Marco Legal do Hidrogênio de Baixa Emissão de Carbono*, ou loi n°14948/2024), suite à son adoption par la Chambre des députés le 14 juillet. **Offrant une prévisibilité juridique, fiscale et économique, il définit l'hydrogène bas carbone** (limité à 7 kg CO₂ eq./kg H₂), **dont notamment (i) l'hydrogène renouvelable** (produit à partir d'énergies renouvelables, y compris les biocarburants et la biomasse, et à partir d'électrolyse de l'eau utilisant des énergies renouvelables) **et (ii) l'hydrogène vert** (produit exclusivement à partir d'électrolyse de l'eau utilisant des énergies renouvelables). Il introduit également la **Politique Nationale de l'Hydrogène Bas Carbone**, dont les objectifs sont notamment : (i) d'alimenter tant le **marché interne** que l'**exportation**; (ii) d'attirer des **investissements** dans la chaîne de valeur locale; et (iii) de promouvoir la production brésilienne d'**engrais à base d'hydrogène**. Cette politique met en place la **certification hydrogène bas carbone**, basée sur l'intensité des émissions de gaz à effet de serre par kilo d'hydrogène produit ainsi que **Rehidro, régime spécial d'incitations fiscales à hauteur de 18 Mds BRL (3 Mds EUR)**. Celui-ci prévoit notamment l'exemption des taxes PIS et Cofins pour les acteurs de la chaîne de production exploitant un pourcentage minimum de **biens et services nationaux**, et investissant un pourcentage minimum dans des activités de **recherche et développement (R&D)**. Ces pourcentages demeurent à définir. (Articles [ici](#), [ici](#), [ici](#), [ici](#) et [ici](#))

Petrobras annonce des investissements pour la reprise de la production d'engrais

Le Brésil est actuellement le **plus grand importateur d'engrais au monde (39,4 M tonnes en 2023)**, tandis que sa **production a atteint 6,8 M tonnes en 2023** (contre 9,3 M tonnes en 2013). Lorsque les **3 sites de production d'engrais de la major publique Petrobras** (un dans l'Etat du Paraná, un dans l'Etat de Sergipe et un dans l'Etat de Bahia) étaient en opération, soit **jusqu'en 2016, l'entreprise avait une capacité installée annuelle de 2,9 M tonnes**. Suite au plan de désinvestissement qui a donné la priorité à la production de pétrole et de gaz naturel, **aucun des sites n'est aujourd'hui en fonctionnement**. Dans ce cadre, Petrobras a annoncé le 15 août des investissements de **870 M BRL (143 M EUR) pour la remise en opération, au 2^{ème} semestre 2025, de l'usine d'Araucaria Nitrogenados-Ansa (Etat du Paraná)**. Dans ce contexte, Petrobras fera face à plusieurs défis dont la nécessité de **moderniser les usines existantes**, qui datent des années 1980, et la **demande croissante pour des produits alimentaires « durables »**. (Articles [ici](#) et [ici](#))

Environnement & Climat

Les pouvoirs exécutif, législatif et judiciaire annoncent un Pacte pour la transformation écologique

Le 21 août, le pouvoir exécutif a annoncé le lancement du **Pacte pour la transformation écologique**, aux côtés des pouvoirs législatif et judiciaire. Ainsi, le document a été signé à Brasilia par le **président Lula**, les **présidents du Sénat et de la Chambre des députés**, M. Rodrigo Pacheco e M. Arthur

Lira, et le **président du Tribunal Suprême Fédéral (STF)**, M. Luis Roberto Barroso. Ce pacte vise à assurer le **soutien de la transformation écologique par l'ensemble des pouvoirs**, à travers des mesures législatives, administratives et judiciaires cohérentes. Il s'inscrit **dans la continuité du Plan de transformation écologique** initié en août 2023¹.

Les actions du Pacte pour la transformation écologique se structurent autour de **3 priorités : (i) l'aménagement territorial et foncier ; (ii) la transition énergétique ; et (iii) le développement durable dans une perspective de justice** sociale, environnementale et climatique. Dans ce cadre, le pacte définit **26 mesures**, dont notamment les suivantes :

- **Le pouvoir législatif adoptera en priorité certains projets de loi prioritaires**, tels que la création d'un **marché carbone réglementé** ou l'adoption de cadres réglementaires pour la production d'**énergie éolienne offshore**, la production de **carburants d'aviation durables (SAF)** ou la mise en œuvre d'activités de capture, usage et **stockage du carbone (CCUS)**.
- **Le pouvoir exécutif élaborera la taxonomie durable brésilienne et adoptera des mesures visant la mise à disposition de financements, la réduction du coût du crédit et le développement de mécanismes de garantie** pour les secteurs, les projets et les pratiques en phase avec les objectifs du pacte ;
- **Le pouvoir exécutif et le pouvoir judiciaire alimenteront et partageront des bases de données immobilières, environnementales, foncières et fiscales**, incluant des données géoréférencées, afin d'assurer la sécurité juridique de la propriété des terres publiques et privées et d'encourager les investissements.
- **Le pouvoir judiciaire approfondira l'efficacité des poursuites relatives à des infractions environnementales, foncières et climatiques**, y compris en définissant des objectifs et des protocoles dédiés au sein du Conseil National de la Justice (CNJ).
- **Les pouvoirs législatif, exécutif et judiciaire adopteront des mesures pour réduire les impacts directs de leurs activités sur l'environnement**, telles que des appels d'offres intégrant des critères environnementaux, la réduction de la consommation de ressources naturelles, l'efficacité énergétique ou la gestion adéquate des déchets.

Afin de suivre la mise en œuvre de ces actions, le pacte prévoit la **création d'un comité de gestion** intégrant des représentants des trois pouvoirs. (Articles [ici](#), [ici](#) et [ici](#))

Infrastructures & Transports

Le gouvernement fédéral et l'Etat de São Paulo poursuivent la mise en concession d'autoroutes

Au niveau fédéral, ont été annoncées les dates de 3 enchères : (i) l'autoroute BR-381/MG, reliant Belo Horizonte à Valadares dans l'Etat du Minas Gerais, sera attribuée le 29 août et devrait mobiliser des investissements de **5,5 Mds BRL (916 M EUR)**; **(ii) l'autoroute BR-040/GO/MG**, reliant Belo Horizonte (Etat du Minas Gerais) à Cristalina (Etat

¹ Piloté par le ministère de l'Economie et des Finances (en mobilisant une dizaine de ministères), le Plan de transformation écologique vise à aligner les politiques économiques et sociales avec la lutte contre les changements climatiques, et s'articule autour de 6 axes : finance durable, innovation du secteur productif, bioéconomie, transition énergétique, économie circulaire et infrastructures « vertes » et résilientes.

du Goiás), sera mise aux enchères le 26 septembre et devrait générer **6,4 Mds BRL (1 Md EUR)** d'investissements; et (iii) l'autoroute **BR-262/MG**, reliant Uberaba à Betim dans l'Etat du Minas Gerais, sera attribuée le 31 octobre et visera à mobiliser **4,4 Mds BRL (733 M EUR)**. Ces enchères s'inscrivent **dans la continuité de la mise en concession, en avril, de l'autoroute BR-040/MG**, reliant Belo Horizonte à Juiz de Fora dans l'Etat du Minas Gerais. Avec des investissements prévisionnels de 8,7 Mds BRL (1,4 Md EUR), cette concession a été attribuée au consortium brésilien Infraestrutura MG (formé par les entreprises Equipav et Perfin). Pour rappel, **le ministère des Transports ambitionne de conclure 13 mises en concession de routes fédérales en 2024.**

Par ailleurs, l'Etat de São Paulo poursuit les mises en concession autoroutières suite à l'attribution en avril du partenariat public-privé (PPP) relatif au *Litoral Paulista* (213 km) au consortium brésilien Novo Litoral (formé par les entreprises CBI et CLD). Ainsi, **l'Etat de São Paulo a annoncé les dates de 2 mises en concession : (i) le lot autoroutier Rota Sorocabana** sera attribué le 30 octobre et devrait mobiliser des investissements de **8,7 Mds BRL (1,4 Md EUR)**; et (ii) le lot autoroutier **Novo Raposo** sera mis aux enchères le 29 novembre et visera à mobiliser **7,3 Mds BRL (1,2 Md EUR)** d'investissements. En 2025, l'Etat de São Paulo prévoit d'ores et déjà la mise en concession de 3 lots : au 1^{er} semestre, celui de *Paranapanema* et au 2^{ème} semestre, ceux de *Mogiana* et *Circuito das Águas*. (Article [ici](#))

Au 1^{er} semestre, les flux dans les ports brésiliens ont connu leur plus haut niveau depuis 2010

Selon les données publiées le 7 août par l'Antaq (Association nationale du transport fluvial), **les ports brésiliens ont vu transiter 644,8 M tonnes de marchandises entre janvier et juin 2024.** Il s'agit d'une augmentation de 4,3% par rapport au 1^{er} semestre 2023, et du **plus haut niveau depuis le 1^{er} semestre 2010.** En termes régionaux :

- **La région du Sud-Est a concentré 50% des volumes, soit 322,5 M tonnes** (+ 6,1% par rapport à 2023). Se distinguent notamment le **pétrole** et ses dérivés (+19,6%) et le **minerai de fer** (+10%).
- **Dans la région Sud, les ports ont vu transiter 90,8 M tonnes** (+4,6% par rapport à 2023), avec une croissance notable dans le transport du **sucre** (+77,6%) et du **soja** (+18,3%).
- **La région du Nord-Est a concentré 149,2 M tonnes** (+4,1% par rapport à 2023). Les articles ayant connu la plus forte croissance ont été le **fer** (+6,2%) et le **pétrole** et ses dérivés (+2,4%).
- **Dans la région Nord, 79,5 M tonnes ont transité dans les ports** (+0,6% par rapport à 2023), avec des augmentations notables pour le **maïs** (+17,9%) et la **bauxite** (+3,2%). (Articles [ici](#) et [ici](#))

Les ventes de voitures 100% électriques et hybrides électriques entre janvier et juillet dépassent le total de 2023

Selon les données de l'Association Brésilienne du Véhicule Electrique (ABVE), **les immatriculations de véhicules 100% électriques et hybrides électriques, entre janvier et juillet 2024, ont atteint un total de 94 616, soit 0,7% de plus que sur l'ensemble de l'année 2023** (93 927 véhicules). Celle-ci représentait jusqu'alors un niveau sans précédent. La flotte brésilienne de véhicules légers compte désormais 315 047 véhicules 100% électriques ou hybrides électriques. Sur l'ensemble de l'année 2024, **l'ABVE**

estime que les ventes de ces types de véhicules dépasseront 150 000 véhicules. (Article [ici](#))

Le gouvernement lance 5 appels à projets pour la décarbonation et la productivité de l'industrie automobile

Le 24 juillet, le ministère du Développement, de l'Industrie, du Commerce et des Services (MDIC) a annoncé le lancement de 5 appels à projets, dotés globalement de 265,4 M BRL (44,3 M EUR), dans le cadre du programme Mobilité verte et innovation (Mover). Initié en décembre 2023, Mover vise à décarboner les secteurs de la mobilité (i.e. véhicules routiers motorisés) et de la logistique autour de 3 objectifs: (i) augmenter les exigences environnementales et climatiques; (ii) encourager l'efficacité énergétique et le recyclage; et (iii) stimuler le développement de nouvelles technologies de décarbonation.

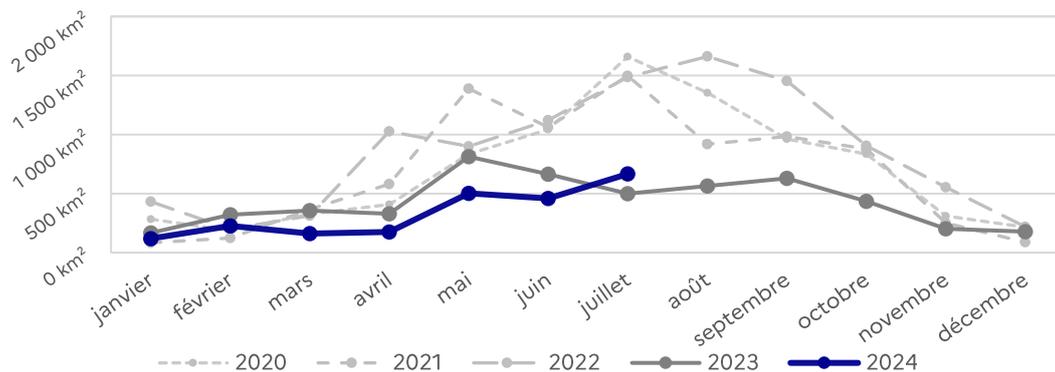
Au service de ce troisième objectif, et en partenariat avec le Service National de l'Apprentissage Industriel (SENAI) et la Fondation de Soutien de l'Université fédérale du Minas Gerais (Fundep), les appels à projets se décomposent comme suit:

- **L'appel à projets *Projetos Estruturantes*, doté de 182,8 M BRL (30,5 M EUR)**, vise à financer des projets développés par des **groupements d'entreprises du secteur automobile et d'instituts de recherche** (dont notamment les Instituts de Science et de Technologie, ou ICT). Ces projets devront viser le développement de **technologies innovantes de décarbonation du secteur automobile, dans une perspective d'indépendance technologique** du Brésil.
- **L'appel à projets *P&D+I em Alianças*, doté de 34,5 M BRL (5,7 M EUR)**, vise à structurer des **partenariats entre au moins 3 acteurs de la chaîne de valeur automobile**, dans le but de résoudre un défi de celle-ci.
- **L'appel à projets *Refinanciamento de Projetos Estratégicos*, doté de 21 M BRL (3,5 M EUR)**, financera des **projets à fort potentiel d'impact et à haut niveau de maturité technologique** (TRL) afin de contribuer au développement scientifique et technologique de l'industrie automobile.
- **L'appel à projets *Projetos Estratégicos de Mapeamento Setorial*, doté de 15 M BRL (2,5 M EUR)**, sélectionnera des projets de recherche pour la réalisation d'études et le développement de **technologies en matière de biocarburants, de sécurité des véhicules et de propulsion alternative à la combustion**.
- **L'appel à projets *Consultorias Lean ou Digitalização*, doté de 12,1 M BRL (2 M EUR)**, permettra l'**accompagnement par des cabinets de conseil d'au moins 100 entreprises** du secteur automobile, afin d'augmenter leur productivité. (Articles [ici](#) et [ici](#))

Suivi des alertes de déforestation

Amazonie légale

Biomes de l'Amazônia (100%), du Pantanal (40%) et du Cerrado (37%)



2024

Période du 1^{er} janvier
au 9 août

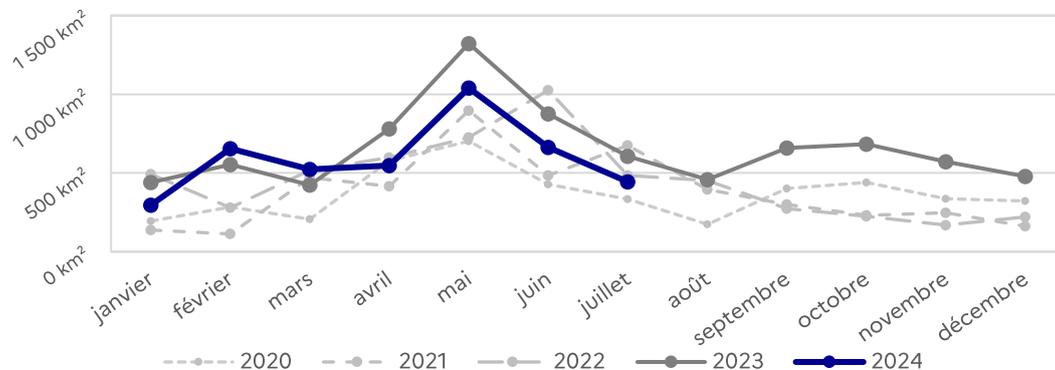
2 464 km²

-25% Par rapport à 2023

Source : Institut National de Recherche Spatiale (INPE)

Cerrado

Biome du Cerrado (100%)



2024

Période du 1^{er} janvier
au 9 août

4 330 km²

-16% Par rapport à 2023

Source : Institut National de Recherche Spatiale (INPE)

La Direction générale du Trésor est présente dans plus de 100 pays à travers ses Services économiques. Pour en savoir plus sur ses missions et ses implantations :

www.tresor.economie.gouv.fr/tresor-international

Responsable de la publication : Sébastien ANDRIEUX, Chef du Service économique régional de Brasília
Rédaction : Mathieu RIVALLAIN, Clémence PIERRE, François-Xavier FLAMAND, Ysaure REYNAUD

Abonnez-vous : clemence.pierre@dgtresor.gouv.fr