



Les transports au Kazakhstan

© DG Trésor

Le secteur des transports au Kazakhstan a connu une croissance soutenue au cours des dernières années et représentait près de 8% du PIB du pays en 2017. D'une superficie totale de 2,7 million de km², le Kazakhstan mise sur sa position géographique enclavée, mais centrale, pour devenir un corridor de transit de marchandises entre l'Europe et l'Asie. Le développement des infrastructures de transport ferroviaire et routier fait ainsi l'objet d'un programme de modernisation et de rénovation ambitieux. Le secteur aérien connaît également un développement rapide, à la faveur notamment des distances qui séparent les grands centres économiques du pays, au premier rang desquels l'actuelle et l'ancienne capitale du Kazakhstan, Astana et Almaty. Soumises à d'importants problèmes d'engorgement de la circulation, ces deux villes concentrent en outre la plupart des grands projets dans le domaine du développement des transports urbains. Le Kazakhstan ne dispose d'aucun accès à une mer ouverte et le transport maritime demeure principalement porté par l'activité des ports de commerce d'Aktau et de Kuryk sur la Mer Caspienne.

1. Transport ferroviaire

1. Situation

- Les deux tiers du trafic passager et la moitié du trafic de fret est assuré par le rail au Kazakhstan. Plus de **22 millions de passagers** ont voyagé en train en 2017.
- Le Kazakhstan compte **15 000 km de voies ferrées**, dont environ 10 000 km de voies simples et 5 000 km de voies doubles. Seul un tiers des voies existantes sont électrifiées. Près de 2500 km de voies ferrées ont été construites au cours des dernières années.
- Opératrice du réseau ferré kazakhstanaï, la société nationale des chemins de fer **Kazakhstan Temir Zholy (KTZ)** est l'une des plus importantes entreprises du Kazakhstan, tant en termes d'actifs (8,6 Mds EUR en 2017 ; + 6,6 % sur un an) que d'emplois (156 000 salariés, soit 1,7% de la population active du pays). 84% du chiffre d'affaires de KTZ est généré par l'activité de fret contre 10% pour le transport de passagers et 6 % pour la construction d'infrastructures et les autres activités.
- **Alstom** est coactionnaire d'une usine de production de locomotives électriques (EKZ) à Astana en partenariat avec l'entreprise russe TransMashHolding et KTZ, ainsi que d'une usine de production de moteurs d'aiguillages (KEP) à Almaty.
- Le Kazakhstan n'occupe que la 77^e place sur 160 au dernier classement logistique de la Banque mondiale (LPI 2016). L'introduction d'un système de déclarations douanières électroniques en 2018 devrait lui permettre de progresser.

2. Enjeux

- Avec la reprise de la croissance, l'année 2017 a connu une **hausse de 9,8% de l'activité de fret** sur les lignes nationales.
- Le secteur est soutenu par la volonté des autorités kazakhstanaïses de renforcer le poids du pays dans le **transit de marchandises entre l'Asie et l'Europe**, faisant écho à la volonté chinoise de développer de nouvelles routes de la Soie. Grâce au nouveau « port sec » de **Khorgos** à la frontière sino-kazakhstanaïse, le nombre de containers à destination de l'Europe transitant par le Kazakhstan double chaque année : 47 000 en 2015, 104 000 en 2016 et **200 000 en 2017**.

- Ce contexte laisse augurer de besoins importants en termes de capacités de transports de marchandises dans les années à venir, tant au niveau des matériels roulants que des équipements ferroviaires. Encore **66,5% des locomotives et 25,7% des wagons de fret avaient plus de 25 ans en 2017**.
- Le développement de **nouveaux itinéraires vers le golfe Persique** fait également partie des priorités des autorités kazakhstanaïses. La ligne Kazakhstan-Turkménistan-Iran a ainsi été inaugurée en décembre 2014.
- En 2016, KTZ s'est engagée dans un vaste plan de restructuration qui a donné naissance à une nouvelle filiale « **KTZ-Freight transportation** » consacrée au fret. KTZ et ses filiales sont incluses dans le plan de privatisation 2016-2020.
- D'une capacité de 12 millions de passagers par an, la **nouvelle gare d'Astana** est entrée en service en juin 2017 à la veille de l'ouverture de l'exposition internationale Astana EXPO-2017.

2. Transport aérien

1. Situation

- Le Kazakhstan dispose de 20 aéroports actifs, dont 13 sont certifiés ICAO. Principaux hubs du pays, les **aéroports d'Almaty et d'Astana** ont accueilli 4,9 M et 4,2 M de passagers respectivement en 2017.
- Le Kazakhstan compte six compagnies aériennes nationales, qui opèrent 42 lignes domestiques pour un total de 455 vols par semaine. 7,4 M de passagers ont voyagé sur des compagnies aériennes kazakhstanaïses en 2017 (+22,4 % sur un an), dont 2/3 pour des vols domestiques et 1/3 pour des vols internationaux.
- Créée en 2002, **Air Astana** – détenue à 51% par le Fonds souverain Samruk-Kazyna et à 49% par le groupe britannique BAE Systems – est la principale compagnie aérienne du Kazakhstan, assurant à elle seule près de 60% du trafic domestique soit 4,2 M passagers en 2017 (+ 12% sur un an). Suivent ensuite les compagnies aériennes privées **SCAT** (avec sa filiale Yuzhnoe Nebo) et **Bek Air**, ainsi qu'une autre société de Samruk-Kazyna : **Qazaq Air**.
- Une **ligne aérienne directe entre Paris et Astana a été inaugurée en mars 2015**. Opérée par Air Astana, cette ligne compte 3 liaisons hebdomadaires en été et 2 en hiver. Un accord de partage de code entre Air France-KLM et Air Astana a de plus été signé en février 2016. Plusieurs autres compagnies internationales opèrent par ailleurs des vols réguliers vers et depuis le Kazakhstan : Lufthansa, Aeroflot, Flydubai, Turkish Airlines, China Southern Airlines, Etihad, LOT...

2. Enjeux

- La construction d'un **nouveau terminal passager à l'aéroport international d'Astana** a permis de porter la capacité de l'aéroport à 4,2 millions de passagers en 2017 (+25% par rapport à 2016), une augmentation liée à la tenue à Astana de l'exposition internationale Astana Expo-2017.
- Evoqué depuis plusieurs années, **le projet d'agrandissement de l'aéroport d'Almaty**, via la construction d'un nouveau terminal passager sur le site actuel, n'a pas connu d'avancées majeures. Les dernières informations concernant l'aéroport d'Almaty font état de la **rénovation des pistes** en cours (fin des travaux prévue en 2019).
- Le plan de privatisation 2016-2020 des autorités kazakhstanaïses prévoit la **privatisation partielle des compagnies aériennes Air Astana et Qazaq Air**¹.
- **Air Astana est un acheteur régulier d'appareils Airbus** et compte actuellement dans sa flotte 8 A320-200, 1 A320neo, 4 A321 et 1 A319-100. 3 nouveaux A320neo ainsi que 3 A321neo viendront renforcer en 2019-2020.
- En décembre 2016, **la Commission européenne a retiré les compagnies aériennes kazakhstanaïses de sa liste noire**.
- Air Astana consacre des efforts particuliers pour augmenter les **liaisons avec l'Inde**, en vue de faire du Kazakhstan un « hub aérien » entre l'Europe et ce pays.
- Certaines compagnies aériennes étrangères ont pris la décision de **quitter le Kazakhstan** comme British Airways (en 2015), Austrian Airlines (en 2016) et KLM (en 2017).

¹ Compagnie régionale créée par Samruk-Kazyna à l'été 2015 et dont la privatisation intéresse China Express Airlines.

3. Transport routier

1. Situation

- Le réseau routier kazakhstanais compte 97 000 km de routes, dont 24 000 km de routes de niveau républicain et 73 000 km de routes régionales et locales. Le transport routier est le 2^e mode de transport le plus utilisé pour le fret après le ferroviaire.
- Pilier du projet de développement des infrastructures routières du Kazakhstan, la construction de la section kazakhstanaise du **corridor routier « Europe de l'Ouest – Chine de l'Ouest »** s'est achevée fin 2016 selon les autorités. D'une longueur de près de 2800 km, cette route traverse notamment les villes de Khorgos, Almaty, Korday, Taraz, Shymkent, Kyzylorda et Aktobe.

2. Enjeux

- Hérité en grande partie de l'époque soviétique, le réseau routier kazakhstanais est **dans l'ensemble très délabré**. Le Kazakhstan n'occupe que la 115^e place sur 137 pays dans le classement international de qualité des routes².
- Le Kazakhstan ne dispose à l'heure actuelle que d'une **seule route payante**, la portion autoroutière de 210 km entre Astana et Shchuchinsk.
- Le projet de construction d'une voie circulaire de 66 km autour d'Almaty, dénommée « **BAKAD** », a cumulé de nombreux retards. D'un coût estimé à plus de 540 M USD, le projet est développé en PPP par un consortium turco-coréen³. Les travaux étaient prévus pour la période 2017-2021, ils n'ont finalement débuté qu'en mai 2018.

4. Transports urbains

1. Situation

- Les transports urbains au Kazakhstan demeurent généralement **limités aux autobus** et microbus, à l'exception de quelques villes où l'on trouve aussi de vieillissants trolleybus (Almaty, Petropavlovsk) et tramways (Pavlodar, Oust-Kamenogorsk).
- Les transports publics d'Astana se résument, pour l'essentiel, à un réseau d'une soixantaine de **lignes de bus** sur lesquelles circulent près d'un million de véhicules, notamment **358 autobus Citelis et 210 autobus Urbanway de la marque Iveco Bus fabriqués en France**.
- Almaty est la seule ville kazakhstanaise à disposer d'une ligne de **métro**, inaugurée en 2011. Prévue en 2020, la fin des travaux de construction de deux nouvelles stations devrait porter le flux de passagers à 18 M / an contre 13,8 M de passagers en 2017.

2. Enjeux

- Astana comme Almaty sont confrontées à d'importants problèmes **d'embouteillages** et sont dans l'obligation de développer et de moderniser rapidement leurs services de transports collectifs.
- Un projet de **tramway (LRT) d'Astana** développé par la société **China Railway Group Limited (CRG)** a par ailleurs été initié en mai 2015. Il doit relier l'aéroport d'Astana avec la nouvelle gare ferroviaire de la ville. Le projet connaît d'importants retards et la mise en service, attendue en 2017 pour l'Expo puis reportée à fin 2019, n'interviendrait finalement **pas avant 2021** selon le gouvernement.
- La construction d'un premier tronçon de 8,7 km d'un système de **bus à haut niveau de service (BRT) à Almaty** a démarré en novembre 2017 et devrait s'achever fin 2018.
- La construction du **tramway (LRT) d'Almaty**, dont les lignes pourraient s'étendre sur 23 km, a souffert pour sa part de retards liés à la définition du cadre de son financement, dont le coût total est estimé à près de 360 M USD. Cependant **le lancement des appels d'offres est attendu pour fin 2018 avec une première étape de pré-qualification en juillet 2018**.

² Global Competitiveness Report 2017-2018.

³ Alsim Alarko Sanayi Tesisleri Ve Ticaret (Turquie), Makyol Insaat Sanayi Turizm Ve Ticaret (Turquie), SK Engineering and Korea Expressway Corporation (Corée du Sud).

5. Transport maritime

1. Situation

- Le Kazakhstan ne dispose **d'aucun accès à une mer ouverte**.
- Traditionnellement, le transport maritime demeurait principalement porté par l'activité du port de commerce d'Aktau sur la Mer Caspienne. **5,5 millions de tonnes de marchandises** ont transité par ce port en 2017, à destination principalement de la Russie, du Turkménistan, de l'Azerbaïdjan et de l'Iran. Toutefois le port est limité dans son développement (mauvais emplacement, manque de capacité etc.)

2. Enjeux

- Situé à une petite centaine de kilomètres au Sud d'Aktau, le **nouveau port de Kuryk** doit permettre d'augmenter le transit maritime de marchandises vers les pays riverains de la Mer Caspienne et constitue une alternative supplémentaire au transit terrestre de marchandises via la Russie.
- Une première phase de construction du port s'est achevée fin 2016 et a permis un lancement partiel des activités. **1,5 millions de tonnes de marchandises** ont ainsi déjà transité par le port Kuryk en 2017. Selon les autorités kazakhstanaïses, la capacité totale du port devrait **atteindre à terme près de 5 Mt de marchandises par an** (4,5 Mt pour 2018).
- Les autorités kazakhstanaïses se félicitent du lancement fin 2017 du corridor ferroviaire Bakou-Tbilissi-Kars (Azerbaïdjan-Géorgie-Turquie), celui-ci devant indirectement favoriser l'activité des ports d'Aktau et de Kuryk.

Copyright

Tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse du Service Économique d'Astana (adresser les demandes à astana@dqtresor.gov.kz).

Clause de non-responsabilité

Le Service Économique s'efforce de diffuser des informations exactes et à jour, et corrigera, dans la mesure du possible, les erreurs qui lui seront signalées. Toutefois, il ne peut en aucun cas être tenu responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette publication.

Auteur :

Service Économique d'Astana
Adresse : 62, rue Kosmonavtov micro-district Tchubary
ASTANA 010000
KAZAKHSTAN

Rédigé par : Zamira YENSEBAYEVA, François SALVIAT
Revu par : Ronan VENETZ
Date de publication : 10/07/2018