



AMBASSADE DE FRANCE AU CHILI
SERVICE ECONOMIQUE

Santiago du Chili, le 11 juillet 2018

Rédigé par : Florence Gonzalez

Revu par : Marc Legouy, CSE

**Développement de projets de transports urbains publics au Chili /
Opportunités et positionnement de nos entreprises**

Le « *plan de transport du troisième millénaire* » faisait partie des promesses de campagne du candidat Sebastian Pinera. Trois mois après sa prise de fonction, le président chilien a confirmé, lors de son premier discours annuel devant la Nation, la priorité accordée au développement du transport urbain sur la période 2018-2022, en particulier dans la capitale Santiago mais aussi dans les principales villes du pays.

1. Principaux opérateurs et projets à Santiago

La région métropolitaine de Santiago (7 millions d'habitants, 35% de la population du pays) dispose d'un **réseau de transport public intégré, associant métro, train suburbain et bus**. Les usagers disposent d'une carte prépayée rechargeable qui leur permet d'accéder à l'ensemble du système de transport public de Santiago (*appelé « Transantiago »*).

Le métro de Santiago

Le métro de la capitale possède actuellement **6 lignes** (1, 2, 4, 4A, 5 et 6) totalisant 119 km et 118 stations. La première ligne a été inaugurée en 1975 et la dernière, la ligne 6 (15 km, 10 stations, totalement automatisée), a été ouverte en novembre 2017. Une 7^{ème} ligne (la ligne 3 - 22 km et 18 stations) devrait être inaugurée début 2019. En 2017, le nombre de voyageurs transportés s'est élevé à **685 millions**, dont 40% concentrés sur la ligne 1. Le réseau est exploité par l'entreprise publique « **Metro SA** », dont les ressources proviennent principalement de l'utilisation du transport par les usagers (*environ 80% des revenus*) mais aussi de prestations non-tarifaires (20%).

Le réseau de bus urbains

Le réseau est opéré par 7 entreprises (**dont le français Transdev avec 600 bus**), qui gèrent un parc de 6.700 bus et emploient 26.000 personnes. Le système, dont les résultats opérationnels sont déficitaires, est subventionné par l'état. Il fait l'objet de critiques, en raison de la **mauvaise qualité du service** offert (*fréquences insuffisantes, mauvais état des bus,..*) et d'une importante évasion (26% fin 2017).

Le Metrotrain suburbain

Il existe depuis mars 2017 une ligne de **train suburbain de 20 km** développée par la filiale Tren Central de l'entreprise publique de chemins de fer EFE (*Empresa de los Ferrocarriles del Estado*), connectée au réseau de transport de la capitale ; elle relie la localité de Nos (*sud de la capitale*) à la station de métro Alameda (10 stations) et transporte en moyenne 50.000 passagers/jour. En parallèle, le *Metrotrain Rancagua* (reliant la station Alameda à la commune de Rancagua au sud, sur 82 km / 10 stations) a également été mis en service progressivement.

Le métro absorbe aujourd'hui 45% du trafic (avec 2,35 millions de voyageurs par jour en 2017), et le réseau de bus 55% (2,92 millions de voyageurs).

Projets dans la capitale :

Le « *plan de transport du troisième millénaire* » du Président Pinera donne clairement la **priorité au métro**, l'objectif étant d'augmenter de 50% le réseau actuel (57 km additionnels) avec notamment **l'extension de la ligne 2** (5,1 km, *contrats attribués en mai 2018*) et la création de **3 nouvelles lignes (7, 8 et 9)** entre 2024 et 2026 (*appels d'offres entre 2019 et 2021*) pour un montant estimatif total de 7,5 milliards USD.

Concernant le **réseau de bus**, tous les contrats des opérateurs privés arriveront à échéance d'ici 2020. Les concessions actuelles vont être revues en nouveaux contrats, avec des exigences renforcées pour les futurs opérateurs en termes de flexibilité et de qualité du service. De même, une flotte initiale de 200 bus électriques, financée par les électriciens Enel et Engie, sera progressivement mise en service.

Enfin, des initiatives privées sont en cours pour des systèmes de transports légers dans la capitale, notamment le « téléphérique Bicentenario » au nord de la capitale (*attribué en concession pour 35 ans en décembre 2017 à un consortium formé par le constructeur Doppelmayr et l'acteur chilien Nueva Via*), le projet de tramway reliant le réseau du métro à l'aéroport international de Santiago (12 km, *initiative lancée par Engie et validée par les autorités chiliennes en mars 2018*) et un second tramway reliant 3 quartiers au nord de la ville sur 9 km, essentiellement promu par la Mairie de Las Condes.

2. Principaux opérateurs et projets en province

A l'exception des agglomérations de **Concepción** (2^{ème} urbanisation du pays / 1,08 million d'habitants) avec le réseau « Biotren » de Ferrocarriles del Sur (filiale de EFE / 67 km et 25 stations reliant Concepción aux communes de Mercado, Hualqui et Coronel) et de **Valparaíso** (3^{ème} urbanisation / 1,07 million d'habitants) qui possède une ligne unique de métro (43 km et 20 stations) inaugurée en 2005 et opérée par l'entreprise publique Merval (filiale de EFE) ainsi qu'un système de funiculaires très anciens (*plus de 100 ans*), les autres villes de province ne disposent que de réseaux urbains de bus.

Le développement et le financement des projets de transports hors de Santiago s'appuient notamment sur la *Loi 20.378 de septembre 2009*, appelée « **Ley Espejo Transantiago** », qui définit les règles de subventions du transport public de passager et établit un mécanisme permettant de consacrer à l'équipement des villes de province une somme équivalente aux dotations budgétaires accordées par l'Etat central au Transantiago.

Le « *plan de transport du troisième millénaire* » du Président Pinera souhaite **relancer et privilégier les projets de transports légers dans les principales villes de province** (Iquique, Antofagasta, La Serena, Concepción et Puerto Montt, notamment). Parmi les projets de tramway, citons en particulier ceux de La Serena-Coquimbo (14 km, *initiative privée présentée par l'entreprise espagnole Cise*) voire de la municipalité d'Antofagasta (18,5 km, *qui a bénéficié en 2011 d'une étude financée par gouvernement français*). Enfin, le transport par téléphériques, moins développé au Chili que dans d'autres pays d'Amérique Latine, pourrait être amené à se développer (à Iquique, Valparaíso, Concepción et Puerto Montt).

En outre, **l'entreprise publique EFE** a comme stratégie de relancer le transport ferroviaire de passagers en région, incluant des projets de trains suburbains en région. EFE possède actuellement 3 filiales dans ce domaine, représentant au total 33,4 millions de passagers transportés en 2017 : **Merval** (*métro de Valparaíso*), **Tren Central** (*lignes au départ de Santiago principalement*) et **Ferrocarriles del Sur** (*sud du pays*). Les principaux projets concernent le renforcement des *Metrotren Nos et Rancagua*, le développement du *Biotren*, ainsi que l'extension (25 km) de la ligne 1 du métro de Valparaíso. La construction de deux lignes de train suburbain au départ de la capitale est également envisagée : Santiago-Melipilla (61 km) et Santiago-Batuco (27 km).

Enfin, il existe un projet d'initiative privée lancé par un consortium sino-chilien (China Railways Group Ltd et Sigdo Koppers), pour la construction d'un **train rapide (220 km/h) entre Santiago et Valparaíso** (127 km), dont la viabilité financière est toutefois à l'étude.

3. Présence des entreprises françaises :

La présence d'équipementiers et fournisseurs ferroviaires français dans les projets de transport public est traditionnellement importante au Chili (matériel roulant, voie ferrée, caténaire, portes, climatisation, systèmes de signalisation, contrôle et communication, maintenance, ingénierie, ...), avec des entreprises telles **Alstom** (fournisseur historique et de référence du métro de Santiago), **Thales**, **Faiveley**, **Systra**, et plus récemment **Ingerop**, **Colas Rail**, **ETF**, ... Les entreprises françaises participent également dans le transport en bus (**Transdev**) et par câble (**Poma**), ainsi que dans la gestion et fourniture de transport électrique (Engie), de plateformes publicitaires (JC Decaux), d'énergies renouvelables (Total Solaire) et de financement de projets (BNP Paribas et Société Générale en particulier).

Le secteur ferroviaire urbain de passagers continue d'offrir d'importantes opportunités pour nos entreprises au Chili, notamment à Santiago (métro, bus, tramway), dans une moindre mesure à Valparaíso et à Concepción mais aussi, à moyen terme, dans les autres villes de province.