



L'Argentine reprend ses trains en mains

La loi sur la renationalisation des chemins de fer a été adoptée

Par [Estelle Leroy-Debiasi](#)

Région : [Amérique latine & Caraïbe](#)

Mondialisation.ca, 19 avril 2015

elcorreo.eu.org

Le projet gouvernemental de re-nationalisation des chemins de fer argentins – déclaré d'intérêt public national – a été adopté. L'Etat reprend la main sur la modernisation de l'infrastructure, la renégociation des concessions, et introduit le principe d'un accès ouvert au réseau. Il souhaite réactiver l'activité ferroviaire tant passagers que fret.

La loi redonnant la main à l'Etat sur le ferroviaire argentin a donc été adoptée après le vote au Sénat par 53 voix contre 2 : Elle donne à l'Etat la « pleine administration de l'infrastructure ferroviaire sur tout le territoire » ; elle porte sur une politique de relance du chemins de fer (passagers et fret), de rénovation de l'infrastructure ferroviaire, et de modernisation et d'introduction des nouvelles technologies ; Elle donne à l'Etat la possibilité de renégocier les contrats de concessions – « *Nuevo Central Argentino* », « *Ferrexpresso Pampeano* », « *Ferrosur Roca* », « *Metrovías y Ferrovías* », signés au moment de la vague de privatisation sous les années Memen – et introduit donc de nouvelles relations avec les concessionnaires régies par Ferrocarriles Argentinos. Enfin le texte de Loi établit aussi une modalité d'accès ouvert au réseau ferroviaire national : n'importe quel opérateur pouvant transporter dans n'importe quel point du territoire indépendamment de qui est titulaire ou en charge de la gestion des installations. Et introduit la présence d'un représentant des usagers au sein du directoire de « *Ferrocarriles Argentinos* ».

Bénéficiant du souvenir désastreux des privatisations, le texte de loi a trouvé un soutien au-delà des rangs du gouvernement auprès du radicalisme, du PRO et du péronisme dissident, même si le centre- gauche SUR-GEN (Fernando Solanas) n'a pas voté. Nombre de lignes ont été abandonnées ou mal gérées depuis les années 90, pénalisant les habitants de l'intérieur du pays, sans compter les accidents qui se sont multipliés ces dernières années par défaut de maintenance.

Le processus de réorganisation a débuté en 2008, avec la création de deux entreprises publiques (*Sociedad Operadora Ferroviaria -Sofse-* y la *Administración de Infraestructura Ferroviaria -ADIF-*), puis s'est accéléré après le dramatique accident de la gare Once (Buenos Aires) de février 2012, faisant plus de 50 morts et des centaines de blessés.

La reprise en main par l'Etat sur l'ensemble de l'activité ferroviaire et son développement traduit un retour à la souveraineté dans un domaine jugé stratégique, et fait suite notamment à Aerolíneas Argentinas, et YPF. Il s'agit également d'un enjeu économique important au niveau des provinces, en relançant le fret ferroviaire qui présente de nombreux avantages y compris en terme de coût, et le transport de passagers, ce qui passe aussi par la mise en place de nouveaux trains.

Estelle Leroy-Debiasi est journaliste professionnelle, Diplômée en Economie, ex rédactrice en chef du quotidien économique La Tribune.

[El Correo](#), Paris, 16 Avril 2015



Cette création par <http://www.elcorreo.eu.org> est mise à disposition selon les termes de la [licence Creative Commons Paternité – Pas d'Utilisation Commerciale – Pas de Modification 3.0 Unported](#).

La source originale de cet article est [elcorreo.eu.org](http://www.elcorreo.eu.org)
Copyright © [Estelle Leroy-Debiasi](#), [elcorreo.eu.org](http://www.elcorreo.eu.org), 2015

Articles Par : [Estelle Leroy-Debiasi](#)

Avis de non-responsabilité : Les opinions exprimées dans cet article n'engagent que le ou les auteurs. Le Centre de recherche sur la mondialisation se dégage de toute responsabilité concernant le contenu de cet article et ne sera pas tenu responsable pour des erreurs ou informations incorrectes ou inexactes.

Le Centre de recherche sur la mondialisation (CRM) accorde la permission de reproduire la version intégrale ou des extraits d'articles du site [Mondialisation.ca](http://www.mondialisation.ca) sur des sites de médias alternatifs. La source de l'article, l'adresse url ainsi qu'un hyperlien vers l'article original du CRM doivent être indiqués. Une note de droit d'auteur (copyright) doit également être indiquée.

Pour publier des articles de [Mondialisation.ca](http://www.mondialisation.ca) en format papier ou autre, y compris les sites Internet commerciaux, contactez: media@globalresearch.ca

[Mondialisation.ca](http://www.mondialisation.ca) contient du matériel protégé par le droit d'auteur, dont le détenteur n'a pas toujours autorisé l'utilisation. Nous mettons ce matériel à la disposition de nos lecteurs en vertu du principe "d'utilisation équitable", dans le but d'améliorer la compréhension des enjeux politiques, économiques et sociaux. Tout le matériel mis en ligne sur ce site est à but non lucratif. Il est mis à la disposition de tous ceux qui s'y intéressent dans le but de faire de la recherche ainsi qu'à des fins éducatives. Si vous désirez utiliser du matériel protégé par le droit d'auteur pour des raisons autres que "l'utilisation équitable", vous devez demander la permission au détenteur du droit d'auteur.

Contact média: media@globalresearch.ca