

Extrait du El Correo

<http://www.elcorreo.eu.org/l-Argentine-perd-le-train>

I'Argentine perd le train

- Argentine - Économie - Privatisées - Transport -

Date de mise en ligne : lundi 10 février 2003

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

Dans un pays aussi étendu que l'Argentine, le système de trains n'a pas résolu ni ne résout les besoins de communication que ce soit sous l'aile de l'état dans le cadre de concessions d'exploitation privée.

Les hommes qui ont fait l'histoire argentine croyaient fermement dans le développement du train comme outil de communication et de progrès, et comme l'explique Rodolfo Terragno, l'Argentine a été organisée sur la base des voies ferrées. Et c'est pour cette raison, que la suppression de nombreuses voies ont sérieusement touché un grand nombre d'activités et de régions.

A un moment où on parle tant du boom touristique et alors que les tarifs aériens sont inaccessibles pour une grande majorité des argentins, un service de trains est la clef du développement de ce qu'on appelle "l'industrie sans cheminée".

Ce qui est certain c'est que les trains ne satisfont pas actuellement comme ils le devraient les besoins de transport quotidien de courte distance, ni ceux qui impliquent de grands trajets.

Et il s'avère paradoxal dans le cas de la province de Buenos Aires, qui représente un pôle d'attraction touristique avec la cote Atlantique, qu'elle ne dispose pas de l'infrastructure nécessaire pour satisfaire la demande. Et que les trains ne fonctionnent pas comme ils devraient.

Pour illustrer ceci d'un exemple, il suffit de prendre le cas de l'entreprise Ferrobaires, gérée par l'ex sénateur provincial et directeur de l'Institut du Mineur et la Famille, Daniel Bolinaga.

Le train a été inauguré sous le gouvernement Juan Domingo Perón, en 1951 et remis à flot par Felipe Sola ; comme certains disent, pour faire plaisir à sa femme, Teresa Fernández.

Le fonctionnaire a organisé un voyage à Mar de Plata auquel étaient invité outre sa fiancée, la brésilienne Anama Ferreira, d'autres des vedettes de la "vieille garde".

Dans la joie, les attendaient le gouverneur de Buenos Aires, Felipe Sola avec Daniel Scioli et Alfredo Atanasof. Le voyage, comme l'a commenté la vedette dans son émission « Plus satelital » a duré 5 heures, avec air conditionné, sièges inclinables, toilettes impeccables et un service bar -restaurant fantastique.

Une semaine plus tard, comme le raconte un journaliste du « Populaire d'Olavaria » qui a participé à un autre voyage, le train est resté 15 heures dans la localité de Ranchos. Il explique que "la terre gagne tous les coins" en plus d'indiquer que fonctionnaient difficilement les ventilateurs de plafond et que les toilettes n'étaient pas en condition d'être utilisées. Il décrit la traversée comme une vraie "odyssée".

A propos de ce même train, le médiateur de la Nation, Eduardo Mondino, a écrit une note qui parle "de passagers de trains livrés à leur sort, qui mettent dix-neuf heures pour couvrir le trajet Necochea-Plaza-Constitution (550 Km.) ou seize heures pour rallier Ranchos-Constitución"(100 Km.)

Et il dit que la crise a commencé avec la privatisation tant des trains de fret, de transport de passagers longue distance, que l'Etat a cédé aux provinces -Ferrobaires dans toute la province de Buenos Aires ; Métropolitain, que assure le tronçon Buenos Aires - Córdoba, et Ferronorte, responsable de la province de Tucuman- et transporte les passagers de la ville de Buenos Aires et de sa banlieue.

I'Argentine perd le train

La question à un million est : où sont passés les investissements que l'Etat mais aussi le secteur privé disent avoir fait ? Le constat est que les utilisateurs ne jouissent pas de tels bénéfices, ce à quoi les entreprises privées répondent que c'est parce qu'elles ne reçoivent pas le paiement correspondant de l'État. Et le seul moment où elles l'ont reçues a été pendant la période de l'administration de la Rúa.

Ce qui est certain c'est que les entreprises ont l'obligation de maintenir le réseau de tout ce qui est longue distance, et si les déraillements arrivent c'est justement parce qu'ils ne l'ont pas fait.

La note de Mondino indique qu'il « s'agit des entreprises qui demandent davantage de subventions (par le contrat de concession, par la pesificación, etc...) et en outre que ce sont les entreprises de service public qui ont progressé le plus pendant 2002 par rapport à 2001 et 2000."

Ce qui est certain, c'est que le système de trains en Argentine, qui a aidé à construire un pays riche n'est plus aujourd'hui qu'un souvenir. Et qu'il soit étatique ou privé, il ne remplit pas la fonction pour laquelle il a été conçu, puisque loin de résoudre les problèmes de communication, il est synonyme de lenteur, de ras le bol, de saleté et d'inefficacité pour la majorité des argentins.

Urgente 24.info, 10 février 2003

Traduit pour El Correo par Estelle et Carlos Debiasi