

MÁV, c'est possible !

Par [JFB](#) le ven 19/10/2007 - 11:48

Depuis le 4 octobre, l'ascenseur pour les personnes à mobilité réduite, que les promoteurs de Westend avaient offert à la compagnie ferroviaire il y a neuf ans, est enfin en service. Ce n'est qu'un exemple, parmi tant d'autres, du manque total d'organisation qui règne au sein de la compagnie hongroise des chemins de fer. Compte tenu des obligations de libéralisation dans les transports et des écueils que rencontrent les projets de privatisation, l'avenir du transport ferroviaire en Hongrie est des plus incertain.



Une situation matérielle désastreuse

On a coutume de dire que les Hongrois sont pessimistes, ce n'est visiblement pas le cas des personnes chargées de la communication chez MÁV. Tout le contenu du site web de l'entreprise respire la fierté et la confiance dans un futur prometteur. Nul ne peut prédire le futur, mais le présent est plutôt critique.

Pour commencer, l'entreprise dépend fortement d'une subvention étatique pour son fonctionnement et ne pourra moderniser son réseau ferroviaire sans aide extérieure, mais cela n'est pas exceptionnel. Ce qui est alarmant, c'est l'état des voies et des engins qui les empruntent. Sur les 7685 kilomètres de voies, 40% ne peuvent être utilisées qu'à vitesse réduite et seuls 17% des voies sont doubles. La vitesse moyenne des trains de marchandises est de 9 km/h. Les travaux financés par les dernières subventions ISPA n'ont pu être menés à leur terme faute d'une analyse correcte de la situation. Certaines des lignes les plus utilisées comme le tronçon Budapest-Székesfehérvár ne peuvent être empruntées qu'à vitesse ultra réduite du fait du mauvais état des voies. Un grand nombre de lignes jugées non rentables ou hors d'usage devraient être fermées (il est question de fermer 70 lignes) et le déficit pour le transport des passagers devrait être de 45 millions de HUF cette année.

Du fait de l'obligation qu'a la Hongrie de libéraliser le secteur des transports ferroviaires, de nombreux scénarios de privatisation sont à l'étude ou en cours.

Sur le chemin épineux de la privatisation

En vue de la privatisation, certaines mesures ont déjà été prises. La société a déjà établi deux entités, MÁV Cargo, pour le transport des marchandises et MÁV Start pour le transport de passagers. MÁV Cargo, société créée l'année dernière est en passe d'être privatisée. La meilleure offre a été 81 milliards de HUF, deux sociétés slovaques Sped-Trans et Slavia capital group sont intéressées. Il semble qu'une société roumaine, des investisseurs autrichiens et DB, les chemins de fer allemands, soient également des acquéreurs potentiels.

MÁV Start a été créée en juillet, cette année. Il semble que certains problèmes juridiques entachent cette création, mais les conséquences de ces irrégularités ne sont pas encore connues. Au moment de sa création cette société employait 7214 personnes, possédait un fond de roulement de 200 millions de HUF et une réserve de 61 milliards de HUF en devises diverses. Elle possédait 801 trains en propre, les autres trains utilisés étant sous-loués à MÁV, certains venant d'être acquis à crédit. MÁV Start ne pourra être vendue que lorsque sa situation sera éclaircie et que la nature de ses obligations sera définie. Pour le moment, la libéralisation complète de l'activité ferroviaire n'est qu'un projet à peine ébauché puisque aucune des décisions nécessaires n'a encore été prise.

En ce qui concerne les biens immobiliers appartenant à MÁV, la situation est tout aussi complexe.

Les ventes qui ont été effectuées à titre de tests n'ont pas rapporté les sommes escomptées faute d'une préparation suffisante. De nombreux investisseurs se sont montrés intéressés par l'achat ou la location de gares, principalement les grandes gares de Budapest, mais Nyugati et Keleti bénéficient du statut de monument historique et ne peuvent faire l'objet que de concessions. (Pour ceux que cela intéresse, il y a 736 gares en Hongrie).

En fait, les propriétés les plus rentables devraient être réunies en un fonds immobilier, d'autres devraient faire l'objet de rénovations avant d'être vendues et celles qui ne pourront pas être vendues seront louées.

En gros, l'État resterait propriétaire des voies et des équipements liés à la sécurité, tout le reste pouvant faire l'objet de transactions commerciales.

Tarifs et futurs projets

Avec les nouveaux trains Flirt du groupe Stadler rail, joints à ceux achetés l'année dernière à Bombardier et Siemens, et les investissements en peinture anti-tags (180 millions de forints quand même...) MÁV entend redorer son blason. La société promet aussi des trains plus propres et a engagé pour ce faire de nouveaux co-contractants. 300 voitures allemandes d'occasion rénovées vont venir compléter le nouveau parc. Du coup, les tarifs ont globalement augmenté de 17% mais l'augmentation atteint 30% sur certains trajets. Par contre, sur les trajets de plus de 500 Km et ceux de moins de 50 Km la situation est plus favorable.

Des tarifs promotionnels vont être mis en place pour des destinations comme Vienne (13 euros) ou Zurich (39 euros) et de nouvelles destinations comme les stations de ski autrichiennes sont à l'étude. Les tickets vont être mis en vente sur Internet et des prises pour les portables vont être disponibles en première.

350 km de voies modernisées sur les axes paneuropéens permettront un accès direct à la gare installée au niveau de l'aéroport Ferihegy 1 mais, pour une véritable rénovation du réseau, des subventions européennes seront nécessaires. Néanmoins, la ligne menant à Debrecen par Szolnok devrait toutefois être modernisée en 2008, ainsi que divers autres tronçons. Des équipements GSM-R seront achetés et installés sur certaines lignes d'ici la fin de l'année prochaine et les infrastructures du centre de tri de Záhony devraient être modernisées en vu de la privatisation de celui-ci.

Bref, c'est une mutation totale du paysage ferroviaire hongrois qui s'amorce petit à petit pour le meilleur ou pour le pire selon le soin qui sera apporté dans la planification de ces changements. Pour l'instant, il semble que le pire soit à craindre, mais tout n'est pas encore joué et le gouvernement aura la tâche difficile de réduire les coûts d'aujourd'hui sans mettre en jeu la mobilité de demain.

Xavier Glangeaud

•
Catégorie
Agenda Culturel