

FLOTA MERCANTE GRANCOLOMBIANA

La «Flota» est une flotte maritime régionale qui avait été formée à l'origine par la Colombie, l'Équateur et le Vénézuéla, mais dont ce dernier s'est depuis retiré. La Flota appartient à 80 % à la Fédération nationale colombienne du café et à 20 % à la Banque nationale de développement de l'Équateur. Elle exploite des services maritimes à destination de l'Asie, de l'Amérique du Nord et du Sud, et de l'Europe. En 1988, elle a transporté 2,15 millions de tonnes de fret, dont 71 % à l'importation. La Flota a récemment mis en oeuvre la construction d'un terminal pour conteneurs à Cartagena.

TRANSPORTS FERROVIAIRES

Le réseau ferroviaire de la Colombie est de dimension modeste (à peine 3 408 km de voies) et a été largement remplacé par les routes comme moyen principal de transport de fret. Les voies étroites utilisées en Colombie ne sont guère adaptées au transport de charges lourdes en vrac ou au service rapide de voyageurs. Le seul chemin de fer de Colombie qui ne soit pas à voie étroite est la ligne reliant la mine de charbon à ciel ouvert de El Cerrejon à Puerto Bolivar, sur la côte des Caraïbes.

Après plusieurs décennies de négligence et de détérioration, le gouvernement colombien a finalement décidé de sauver le système par une réorganisation complète. Une firme canadienne a participé à la préparation des plans de réorganisation. En juillet 1989, le gouvernement prononçait une série de décrets pour liquider en trois ans la compagnie nationale des chemins de fer existante, et la remplacer par deux nouvelles entités dont le siège social serait à Bogota : la Empresa Colombiana de Via Ferreas (FERROVIAS) et la Sociedad Colombiana de Transporte Ferroviario S.A. (STF).

Le programme de réfection sera une entreprise importante et à long terme. Au moins 110 millions de dollars US seront nécessaires entre 1989 et 1992 pour couvrir les exigences minimales de la réorganisation. Le gouvernement prévoit que la plupart de ces ressources viendront de crédits des fournisseurs, de financements à des conditions de faveur et d'investissements du secteur privé dans STF.

== La phase un du programme commencera en 1991. Elle demandera des investissements de 243 millions de dollars US pour la réfection de 2 256 km de voies (les portions Santa Marta-Salgar-Medellin, Medellin-Puerto Berrio et Cali-Yumbo-Zarzal du réseau). La phase deux couvrira le reste du réseau et devrait coûter 68 millions de dollars US. Un système de communications et signalisation de 30 millions de dollars US sera également nécessaire.

Au milieu de l'année 1989, le Brésil offrait une ligne de crédit de 150 millions de dollars US pour restaurer sur une période de trois ans la ligne de chemins de fer faisant le lien entre les mines de charbon de