

**DIRECTION DES RELATIONS
ECONOMIQUES EXTERIEURES**

Bureau 5C -
Réseau Transport-Infrastructures
Contact : Marc Cagnard, tel : (01 53 18 93 09), marc.cagnard@dree.org

Enquête sur le financement des systèmes ferroviaires allemand, britannique et italien

Contribution des Missions Economiques de : Berlin, Londres et Rome

**Temps estimé pour la réalisation de cette étude : 7 jours/agent, soit un coût théorique de
6 300 € HT.**

Prestation réalisée sous système de management de la qualité certifié AFAQ ISO 9001

Juillet 2004

RESUME

Cette enquête a été conduite en juin 2004 par le réseau Transports des Missions Economiques, sur la base d'un questionnaire construit autour de trois grandes questions :

- La nature et le montant des subventions et des aides publiques au système ferroviaire
- Le financement des investissements nouveaux
- L'endettement du système ferroviaire

On retiendra notamment des contributions des trois Missions Economiques interrogées - reprises ci-après - les éléments qui suivent :

- Dans les trois pays étudiés, l'Etat verse des aides pour le développement, l'entretien et la rénovation du réseau ferré. Il accorde également des aides pour l'exploitation tant au niveau national (à l'exception toutefois de l'Allemagne) qu'au niveau régional (Länder en Allemagne, Passenger Transport Authority au Royaume-Uni). Au Royaume-Uni, bien qu'ils relèvent de la sphère privée, les opérateurs bénéficient de subventions publiques ; des subventions sont également destinées à dynamiser le développement du fret ferroviaire,
- Si les investissements nouveaux portent essentiellement en Allemagne sur l'aménagement de lignes existantes pour augmenter la vitesse de circulation, le réaménagement de nœuds ferroviaires ou la différenciation des sillons entre trains rapides et trains lents, ils sont surtout consacrés à la construction de lignes à grande vitesse au Royaume-Uni (ligne Londres-Tunnel sous la Manche) et en Italie (programme TAV),
- En Allemagne, ces nouveaux projets sont généralement financés en quasi totalité par l'Etat pour autant que leur utilité soit reconnue et qu'ils soient inscrits dans le schéma directeur des infrastructures fédérales. Le recours au Partenariat Public-Privé est encore faible. En Italie, une très large partie du programme TAV est également supportée par l'Etat, qui s'appuie largement sur une filiale de l'équivalent de la caisse des dépôts et consignations (le dispositif mis en place autour de cette structure permettrait de sortir ces sommes du champs APU). Le remboursement de cette dernière interviendrait sous forme de redevance (dont 50 % devraient être couverts par une aide de l'état prévue dans la loi de finances). Au Royaume-Uni, plus de 50% de l'investissement devrait être assuré par l'Etat, qui accordera par ailleurs sa garantie à plus de 50% des fonds levés par la société privée finançant le solde.
- S'agissant de l'endettement du système ferroviaire, il est relativement faible en Italie du fait du retard du programme grande vitesse, mais est amené à s'accroître rapidement. Au Royaume-Uni, la dette de Network Rail, propriétaire et gestionnaire de l'infrastructure, n'est pas inscrite au compte de l'Etat, de même que celle de la DB en Allemagne. En revanche, celle du BEV – Patrimoine Ferroviaire de l'Etat, qui assure la gestion de certains éléments du passif et de l'actif des prédécesseurs de la DB – l'est.

SOMMAIRE

Allemagne **page 4**

Italie **page 8**

Royaume-Uni **page 12**

ALLEMAGNE

- **La nature et le montant des subventions et des aides publiques au système ferroviaire**

Le tableau en annexe reprend les versements de l'Etat fédéral pour le mode ferroviaire.

Infrastructures

Depuis 2001, l'Etat fédéral verse des aides d'un montant annuel compris entre 4 et 4,5 Md€ (soit environ un quart du budget alloué aux infrastructures par le ministère des Transports) pour le développement, l'entretien et la rénovation de l'ensemble du réseau ferré (voir annexe, tableau a - somme des subventions au titre des investissements). De plus, certaines subventions peuvent être allouées par les Länder et/ou les communes, mais leur part, difficile à recenser, demeure marginale.

Exploitation

A l'exception du transport ferroviaire régional, aucune subvention n'est accordée en ce qui concerne l'exploitation. Pour le transport régional, les Länder subventionnent les entreprises ferroviaires avec les crédits délégués par le Bund au titre de la loi sur la régionalisation. En 2003, ces crédits s'élevaient à 6,8 M€ (voir annexe, tableau c).

Dette des anciennes entreprises ferroviaires

Le Bund verse environ 6,2 Md € par an au Bundeseisenbahnvermögen (patrimoine ferroviaire de l'Etat fédéral) pour la gestion du passif des prédécesseurs de la Deutsche Bahn (voir annexe, tableau b).

La Deutsche Bahn a perçu jusqu'en 2002 des compensations pour le surcoût engendré par le manque d'investissements et les défauts de gestion de l'ancien opérateur de la RDA (voir annexe, tableau a - compensations pour dépenses accrues courantes).

- **Le financement des investissements nouveaux**

Nature des principaux projets

Aménagement de lignes existantes pour augmenter la vitesse de circulation : 600 km de voies retenues dans le schéma directeur fédéral des infrastructures. Parmi ces projets, on notera Francfort-Mannheim (liaison Rhin-Neckar), ligne empruntée pour la desserte Nord-Sud vers Bâle ; Mannheim Sarrebruck et Kehl-Appenweier dans le cadre de la réalisation de la liaison Paris-Est de la France et sud de l'Allemagne (TGV-Est).

Réaménagement de noeuds ferroviaires : Berlin/Lehrter Bahnhof, Erfurt, Dresde, Halle/Leipzig, Magdebourg réalisés dans le cadre du programme « unité de l'Allemagne »

Différenciation des sillons entre trains rapides et trains lents : Hambourg/Brême – Hanovre ; Karlsruhe-Bâle ; Rhin-Main – Rhin-Neckar (cf. supra) ; Hanau-Würzburg...

Modalités de financement

Les nouveaux projets sont généralement financés en quasi totalité par le Bund dès lors que leur utilité a été reconnue et qu'ils ont été inscrits dans le schéma directeur des infrastructures fédérales. Le schéma en cours, adopté en 2003, est établi jusqu'à l'horizon 2015. Chaque projet est soumis à une évaluation macro-économique faisant ressortir un rapport utilité/coût et déterminant ainsi la priorité du projet.

Investissements de la DB dans les infrastructures

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Investissements globaux de la DB dans les infrastructures ferroviaires	4 372	4 709	4 147	3 891	3 477	5 757	4 458	4 699	6 754	6 254
Aides du Bund à l'investissement dans les infrastructures	4 145	4 898	3 888	3 614	3 102	3 768	3 606	4 031	4 345	4 329

DREE 5C – Mission Economique de Berlin

Rédigé par Alexis Merklng

Compte tenu des difficultés budgétaires, la DB s'attend à une réduction des subventions fédérales d'environ 1 Md € par an. De manière préventive, l'entreprise envisage de geler tout projet de construction non engagé, de limiter les dépenses à la maintenance des infrastructures existantes.

Recours aux PPP

D'une manière générale, la part des PPP dans les grands services publics en Allemagne est encore faible. Par ailleurs, la planification du développement du réseau ainsi que la maîtrise d'ouvrage sont assurées par le gestionnaire des infrastructures DB Netz, société anonyme, entièrement détenue par la Deutsche Bahn. La réalisation des projets est déléguée à une autre filiale de l'opérateur ferroviaire, DB ProjektBau, qui joue le rôle de bureau d'ingénierie du groupe DB.

- **L'endettement du système ferroviaire**

La réforme ferroviaire de 1994 a consisté à fusionner, après la Réunification, les deux compagnies ferroviaires de la RFA et de l'ancienne RDA, puis à séparer les missions relevant du service public de celles d'une entreprise commerciale. Les missions de service public sont prises en charge par :

- l'office fédéral des chemins de fer (EBA) en ce qui concerne la tutelle essentiellement technique d'un grand nombre d'entreprises ferroviaires et des gestionnaires des infrastructures,
- le patrimoine ferroviaire de l'Etat fédéral (BEV) en ce qui concerne la gestion de certains éléments du passif et de l'actif des prédécesseurs de la Deutsche Bahn¹, dont celle-ci a été débarrassée : dette de 34,2 Md € (67 Md DEM) et patrimoine foncier non directement utile à l'exploitation ferroviaire (essentiellement logements sociaux, vendus par la suite) ; prise en charge des fonctionnaires employés par l'ancienne structure pour les mettre à disposition de la Deutsche Bahn¹. Cette opération concernait environ 108 000 fonctionnaires en 1994 contre 51 000 aujourd'hui. En outre, le BEV assume les charges de retraite de certains des personnels. Ces opérations se font à perte pour le BEV (la Deutsche Bahn paie environ 1,4 Md € par an au titre des fonctionnaires qui sont mis à sa disposition alors que le BEV assume une charge annuelle de 6 Md € pour la rémunération des fonctionnaires et les charges de retraite).

Les dettes du BEV représentaient un montant de 39,5 Md € fin 1998. Au 1^{er} juillet 1999, celles-ci ont été intégrées dans la dette publique de l'Etat.

Les dettes actuelles de la DB (27 Md €) ne sont pas prises en compte dans la dette publique.

¹ Le BEV rétribue les fonctionnaires mis à la disposition de la Deutsche Bahn conformément à la grille salariale de la fonction publique. La Deutsche Bahn rembourse au BEV le coût des fonctionnaires mis à sa disposition sur la base de la grille salariale de la convention collective applicable à l'entreprise. Cette dernière est, bien évidemment, inférieure à la grille salariale de la fonction publique.

ANNEXE

Versements de l'Etat fédéral pour le mode ferroviaire (M€)

a) versements à la DB

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Prêts sans intérêts au titre de la loi sur le financement des infrastructures ferroviaires fédérales (BSchwAG)	2 340	2 458	1 972	2 122	485	621	620	349	310	344
Programme d'investissements dans le futur (construction d'infrastructures nouvelles)	0	0	0	0	0	0	0	523	930	398
Subventions pour la construction au titre de la loi BSchwAG	0	0	119	217	1 560	2 028	2 034	1 978	2 133	3 336
Subventions pour la construction au titre de la loi sur la création de la DB (charges concernant les anciens réseaux)	1 595	2 223	1 599	1 111	891	991	815	1 031	780	0
Travaux de réduction des nuisances sonores						1	7	19	41	56
Sous-total	3 935	4 681	3 690	3 449	2 936	3 640	3 476	3 900	4 194	4 134
Subventions accordées par le biais des communes au titre de la loi de financement des infrastructures communales GVFG	204,78	199	195	151	131	103	110	107	134	131
Subventions attribuées au titre de l'accord entre le Bund et la capitale fédérale		13		11	31	24	18	21	16	8
Subventions pour la reconstruction accordées au titre de catastrophes naturelles										54
Investissements pour la défense civile	5	4	3	3	4	1	1	1	1	2
Somme au titre des investissements	4 145	4 898	3 888	3 614	3 102	3 768	3 606	4 028	4 345	4 329
Compensations pour dépenses accrues de matériel (ex Deutsche Reichsbahn)	1 324	1 181	1 038	895	752	608	465	322	179	0
Compensations pour dépenses accrues de personnel (ex Deutsche Reichsbahn)	1 938	1 776	1 603	1 470	1 189	1 001	758	516	264	0
Total des compensations pour dépenses accrues courantes	3 263	2 957	2 641	2 365	1 940	1 610	1 223	838	443	0
Subventions pour le transport de proximité accordées à la DB	3 784	3 974	0	0	0	0	0	0	0	0
Compensations au titre des passages à niveau	135	79	77	82	76	88	74	88	90	90
Compensations pour tarifs sociaux	210	225	225	236	245	222	218	214	212	212
Dépenses courantes pour la défense civile	11	11	7	5	10	7	7	6	7	6
Loi relative à l'obligation de service public	1	5	10	4	6	1	3	2	4	3
Total autres subventions	4 141	4 293	319	327	337	318	301	310	313	311

DREE 5C – Mission Economique de Berlin
Rédigé par Alexis Merklng

Montants fédéraux versés à la DB	11 549	12 148	6 848	6 306	5 380	5 695	5 130	5 176	5 101	4 640
---	---------------	---------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

b) charges anciennes

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Subventions au BEV	2 425	1 277	5 108	4 216	4 928	5 702	5 740	3 457	5 862	5 796
Endettement par crédits BEV	2 761	3 740	0	0	0	0	0	0	0	0
Subventions du Bund pour les retraites	0	161	199	234	253	298	308	335	318	369
Total des versements effectués au BEV	5 186	5 178	5 307	4 449	5 180	6 000	6 048	3 792	6 180	6 165
Intérêts et remboursements d'anciennes dettes	2 449	2 609	2 925	2 825	2 568	2 547	2 556	2 556	2 556	2 556

c) régionalisation du transport de proximité

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Subventions versées aux Länder au titre de la régionalisation des transports en commun			4 499	6 187	6 136	6 439	6 614	6 866	6 745	6 846
- dont transport régional DB Regio			4 077	4 233	4 255	4 283	4 331	4 300	4 429	4 300

d) Total

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Total des subventions fédérales incluant les subventions versées au titre de la régionalisation	19 183	19 935	19 579	19 767	19 263	20 681	20 348	18 390	20 582	20 208

ITALIE

Les autorités italiennes ont opté pour le maintien de l'opérateur ferroviaire historique et du gestionnaire de l'infrastructure au sein d'une même société, Ferrovie dello Stato (FS). FS, société anonyme à capital entièrement public, compte ainsi plusieurs filiales dont Trenitalia, l'opérateur ferroviaire ; RFI (Rete Ferrovie Italiana), le gestionnaire de l'infrastructure (équivalent de RFF) ; Grandi Stazioni, le gestionnaire des plus importantes gares italiennes et Ferrovie Real Estate, le gestionnaire des immeubles hors gares et voies ferrées. La société TAV, concessionnaire des lignes à grande vitesse, est filiale à 100 % de RFI.

L'Italie est en retard en matière de grande vitesse. La construction de la ligne Naples, Rome, Florence, Bologne, Milan, Turin a débuté il y a environ 10 ans. Seul le tronçon Rome-Florence est aujourd'hui en service. Ce retard explique le faible endettement de FS et RFI, le programme TAV (programme de construction des lignes à grande vitesse) constituant le dernier grand investissement de construction de ligne depuis 40 ans.

La société TAV supporte l'essentiel de la dette ferroviaire, appelée à passer d'environ 9 Md € à 30 Md € dans les 5 années à venir. La plus grande partie de cette dette (environ 25 Md €) sera due à la société Infrastrutture Spa (ISPA), filiale de la Caisse des dépôts et consignations italienne. Le dispositif mis en place par les autorités autour d'ISPA devrait permettre de sortir ces 25 Md € du champ APU.

- **la nature et le montant des subventions et des aides publiques au système ferroviaire (quelle qu'en soit la forme) : État, collectivités locales, etc.**

Les accords de programme définissent l'ensemble des ressources transférées directement par l'Etat aux Régions. En 2002, les aides au transport ferroviaire régional se sont élevées à 1,3 Md €. Le contrat de service public est souscrit par la division régionale de Trenitalia et chaque région italienne.

Chaque année, la contribution au contrat de service public entre l'Etat et Trenitalia est allouée par la loi de Finance pour les obligations concernant les tarifs et le service. En 2003, cette contribution s'élevait à 480 M €.

Le programme d'investissement 2002-2005 de Trenitalia prévoit de débloquer 2 Md € pour l'amélioration de la qualité du transport régional.

Par ailleurs, les recettes des péages ferroviaires permettent actuellement de couvrir une partie des coûts de circulation. Pour couvrir le surplus de coûts de circulation, l'Etat italien verse à RFI une subvention destinée à financer les travaux de modernisation des lignes afin que les coûts de circulation diminuent et soient à l'avenir entièrement couverts par les recettes de péages. Les coûts de maintenance de la voie sont entièrement financés par l'Etat.

- **le financement des investissements nouveaux : nature des principaux projets ferroviaires en cours ou en projet, modalités de leur financement, recours aux partenariats public-privé (PPP)**

Engagé en 1991, le programme TAV est mis en oeuvre par une filiale de FS, la société TAV, chargée de la construction et de l'exploitation des lignes à grande vitesse Naples-Rome-Milan-Turin jusqu'en 2041. TAV est devenue depuis une filiale de Rete Ferroviaria Italiana (RFI), chargée de la gestion du réseau ferroviaire italien. Sur le plan opérationnel, la réalisation de la liaison Naples-Rome-Florence-Bologne-Milan-Turin a été scindée en 5 tronçons.

Pour chacun des cinq tronçons individualisés, TAV est associée à un consortium privé, également appelé contractant général. Les consortia regroupent les grandes entreprises de construction et d'ingénierie italiennes. Ils étaient chargés de pré-financer 60 % des ouvrages, de les construire et de livrer l'infrastructure à TAV. Le reste du financement est pris en charge par l'Etat, via les FS.

L'estimation initiale du coût global du projet était de 9 Md€, répartis entre les cinq tronçons. Le coût final de la construction de cette ligne devrait avoisiner 36 Md€. La totalité du surcoût est à la charge de l'Etat. Pour la

DREE 5C – Mission Economique de Rome
Rédigé par Lionel Bessard

payer, l'Etat a fait appel à Infrastrutture Spa (ISPA), filiale de la Cassa dei Depositi e Prestiti (équivalent de la Caisse des Dépôts et Consignations).

Le projet TAV a, à ce stade, été financé pour un montant de 10 M€ par l'Etat (pour moitié), la BEI (un tiers environ) et les investisseurs privés.

La nouvelle société ISPA prend en charge le financement, avec son patrimoine séparé, de 24,7 M€ des 28,8 M€ qui représentent la totalité du financement du reste du projet (la part de l'Etat et la part du marché), à partir du 1er janvier 2003. En 2004, elle a prêté 5Md € à RFI/TAV. Les financements seront ensuite de 4 Md € pour 2004, de 4,9 Md € pour 2005 et de 4 Md € pour 2006.

La dette de RFI/TAV envers ISPA (l'hypothèse du taux d'intérêt applicable est de 5,65% par an) sera remboursée par une redevance versée à ISPA à partir de 2009 jusqu'en 2043 ce qui représente globalement 64,5 Md€, auxquels il faut ajouter les coûts opérationnels et les impôts qui seront couverts par les recettes du trafic ferroviaire pour 48,5 Md€ et par une aide d'Etat de 30,7 Md€ (prévue par l'art 75 de la loi de Finances 2003). Cette aide étatique d'un montant de 8,3 M€ par an devrait couvrir 50 % de la redevance distribuée par RFI/TAV à ISPA. L'avantage de cette solution comporterait le versement de l'aide après 2009, alors que les hypothèses précédentes de financement de TAV concentraient l'effort étatique avant 2009, au cours de la phase de construction.

Un élément important pour permettre la réussite du programme de financement est la durée de la concession à TAV qui passe de 2041 à 2061, ainsi que le transfert de la concession de TAV à RFI, qui gère à ce jour le réseau historique.

Les trains passagers devront payer 12 € par train/km, les trains marchandises 6 € train/km. Le ministère des Infrastructures souligne que les péages représentent un élément critique (en effet, les niveaux de ces péages sont quatre fois plus importants que les actuels pour les passagers et trois fois pour les marchandises) du plan et qu'il est nécessaire de modifier les redevances des accès aux réseaux historiques et par conséquent effectuer un alignement des tarifs aux consommateurs finaux.

Le plan de financement du programme TAV par ISPA se présente comme suit

Coût (millions €)		Financement (millions €)	
Coût du projet	28 790	Contribution equity	5 129
Intérêts proportionnels	6 235	Dettes envers ISPA	24 703
Surplus de caisse	58	Aides d'Etat pour les intérêts proportionnels	5 251
Total	35 083	Total	35 083

(Rfi/Fs – ministère des Infrastructures)

Engagements du Trésor dans le programme TAV (M€)

Pic d'exposition financière RFI	23 400
Pic de pertes cumulées	-2 700
Période de pertes d'exercice	2006-2023
Fin des aides Etat à RFI	2037
Absorption pertes cumulées	2044

ISPA pourra recourir à deux instruments : l'émission d'obligations à long et moyen termes et une nouvelle titrisation sur les péages, que RFI percevra de Trenitalia et des autres entreprises ferroviaires privées pour le passage sur le réseau. Cette structure de financement prend en compte les décisions prises dans le cadre de la dernière loi de Finances, qui a modifié le mécanisme permettant de financer la grande vitesse. Sur la base de ces modifications, une convention a été signée entre ISPA et RFI, permettant d'activer les financements nécessaires sans peser directement sur les comptes de l'Etat. En ce qui concerne le pourcentage d'utilisation entre les deux instruments (l'émission d'obligations et la titrisation des péages), tout dépendra des estimations sur le trafic au cours des prochaines années et de l'évolution tarifaire qui sont également fonction du processus de libéralisation ferroviaire sur le réseau italien.

DREE 5C – Mission Economique de Rome
Rédigé par Lionel Bessard

La première émission (pour un montant de 3,4 Md €) a été lancée en début 2004. La proposition initiale était de 4 Md €, la demande a atteint 9 Md € et ISPA a décidé d'encaisser 5 Md €. Les obligations à 20 ans ont absorbé 3,25 Md €, les tranches à 10 ans 1 Md € et les tranches à 15 ans 750 M€. Leur taux de rémunération est légèrement supérieur au taux de rémunération des obligations de l'Etat italien (9-12 points de base au-dessus du taux de l'Etat pour l'échéance 10 ans, 10-13 pour l'échéance 15 ans et 11-14 pour l'échéance 20 ans). Plus de 80% de ces obligations ont été acquises par des opérateurs étrangers.

Eurostat se serait déjà prononcé sur cette première émission obligataire d'ISPA. Des contacts ont déjà été pris avec l'organisme européen. Les autorités italiennes sont confiantes, estimant que la « protection » de l'Etat pourrait ne pas être actionnée, que le projet est « business-oriented » et que les bénéficiaires sont hors du champ APU. Cette protection n'étant pas une garantie formelle, Eurostat aurait considéré ces sommes hors champ APU. Néanmoins, si le « business plan » de l'opération n'était pas respecté, si les recettes de TAV étaient inférieures aux prévisions, Eurostat pourrait reconsidérer son avis.

- **Dettes ferroviaires (historique, montant, gestion, traitement comptable au sens d'Eurostat, perspectives d'évolutions)**

Evolution de la dette de TAV et de RFI au cours des trois dernières années

	2001	2002	2003
Dettes/(avances) de TAV (Md €)	8,25	5,17	8,26
Dettes/(avances) de RFI (Md €)	(5,03)	(1,48)	(2,9)

La réduction de l'endettement de TAV en 2002 est due à la transformation d'une dette de TAV envers RFI en actions. L'avance de la trésorerie de RFI a par conséquent diminué en 2002. L'augmentation de la dette de TAV en 2003 est liée aux prêts accordés par ISPA à TAV. Ferrovie Real Estate, la filiale de FS qui gère les actifs immobiliers de RFI qui ne sont ni des gares ni des infrastructures indispensables au trafic, a emprunté 1 Md €, adossés à ses actifs et mis à disposition de RFI, qui a ainsi vu son avance de trésorerie augmenter.

Il est assez difficile de décrypter les comptes de FS et de ses filiales, tant les opérations comptables sont complexes et nombreuses. Au total, on peut retenir que la dette de FS liée à la construction des nouvelles lignes à grande vitesse est aujourd'hui d'environ 9,3 Md € décomposée comme suit :

- 5 Md € de RFI/TAV envers ISPA
- 3,3 Md € de TAV envers divers créanciers dont la BEI
- 1 Md € de Ferrovie Real Estate envers Banca OPI

Elle devrait avoisiner 30 Md € après les prochaines émissions obligataires d'ISPA.

Annexe

Présentation des activités d'Infrastruttura Spa.

La société ISPA, filiale de la Cassa dei Depositi e Prestiti (équivalent de la Caisse des Dépôts), est un intermédiaire chargé de participer au financement des grandes infrastructures nationales. Le capital d'ISPA est actuellement de 10 M€. Il devrait progressivement atteindre 3,2 Md€. ISPA emploie 15 personnes, issues en grande majorité du secteur bancaire et, pour la plupart, spécialistes du financement de projet.

La Banque d'Italie est en train d'établir des règles spécifiques de supervision pour cette nouvelle structure qui, semestriellement, rend compte de son activité au ministère de l'Economie et des Finances. Le dernier bilan d'ISPA (daté du 31/12/2002) dont nous disposons affichait un capital de 1 M€ pour un bilan total de 1,08 M€.

La première intervention est le financement des nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse qui relieront Turin, Milan, Rome et Naples, projet appelé TAV. Ce dernier a jusqu'à présent été financé par l'Etat italien (pour moitié), la BEI (pour un tiers environ) et des investisseurs institutionnels, pour un montant total de 10 Md€. A partir de 2003, le financement de TAV est pris en charge par ISPA. Le montant total que cette dernière devrait investir pour ce projet sera d'environ 25 Md €.

Pour ce faire, ISPA devrait lancer plusieurs émissions obligataires. La première émission (pour un montant de 3,4 Md€) a été lancée en début d'année. La proposition initiale était de 4 Md €, la demande a atteint 9 Md € et ISPA a décidé d'encaisser 5 Md€. Les obligations à 20 ans ont absorbé 3,25 Md €, les tranches à 10 ans 1 Md€ et les tranches à 15 ans 750 M€. Leur taux de rémunération est légèrement supérieur au taux de rémunération des obligations de l'Etat italien (9-12 points de base au-dessus du taux de l'Etat pour l'échéance 10 ans, 10-13 pour l'échéance 15 ans et 11-14 pour l'échéance 20 ans). Plus de 80 % de ces obligations ont été acquises par des opérateurs étrangers.

Ces obligations sont adossées aux revenus futurs des péages ferroviaires et garanties par l'Etat italien. Elles bénéficient de la notation de ce dernier. Les actifs d'ISPA ne garantissent pas ces obligations. Le taux de rémunération des premières obligations émises est légèrement supérieur au taux de rémunération des obligations de l'Etat italien.

L'Etat italien devra prendre en charge le remboursement de ces obligations d'ici 2009, date prévue de la mise en service des lignes. L'Etat devra également prendre en charge la différence entre le remboursement des obligations d'ISPA et les recettes de péages. Selon le business plan établi par ISPA, les péages ne permettront pas de rembourser la dette avant 2040.

Eurostat devrait se prononcer sur cette première émission obligataire d'ISPA. Des contacts ont déjà été pris avec l'organisme européen. Les autorités italiennes sont confiantes, estimant que la « protection » de l'Etat pourrait ne pas être actionnée, que le projet est « business-oriented » et que les bénéficiaires sont hors du champ APU. Cette protection n'étant pas une garantie formelle, Eurostat aurait considéré ces sommes hors champ APU. Néanmoins, si le « business plan » de l'opération n'était pas respecté, si les recettes de TAV étaient inférieures aux prévisions, Eurostat pourrait reconsidérer son avis.

L'équipe d'ISPA considère que cette opération financière est similaire à celle du 2^{ème} tronçon entre le tunnel sous la Manche et Londres, en cours de construction. Enfin, il faut noter que le business bilan du programme TAV repose sur un financement à 50 % par l'utilisateur alors que sur des projets similaires, RFF estime que la contribution financière de l'utilisateur est de 15 %.

ISPA pourrait intervenir de la même manière pour le contournement de Mestre (cet ouvrage coûtera environ 700 M€) auprès de l'agence routière nationale ANAS et pour le pont sur le détroit de Messine auprès de la société de projet publique Stretto di Messina, qui devrait coûter 5 Md €.

Royaume-Uni

- **la nature et le montant des subventions et des aides publiques au système ferroviaire (quelle qu'en soit la forme) : État, collectivités locales, etc.**

Le financement du système ferroviaire britannique est organisé de la façon suivante :

Network Rail est le propriétaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire britannique, qu'il met à disposition des opérateurs passagers et fret contre le paiement de frais d'accès.

Les opérateurs, passagers et fret, appartiennent à la sphère privée. Ils exploitent des franchises, attribuées dans le cadre d'appel d'offres, par la Strategic Rail Authority (SRA). Une large majorité des franchises n'est pas économiquement rentable et les opérateurs bénéficient de subventions publiques versées par la SRA pour que ces derniers puissent s'acquitter des péages. Le montant des subventions payées aux opérateurs passagers s'est élevé à 1536 M€ (1024 millions GBP) sur l'exercice clos au 31 mars 2003 (1215 M€ en 2001/2002).

Le régulateur économique (*Office of the Rail Regulator- ORR*) supervise les relations financières entre les opérateurs et le gestionnaire. Il définit, dans le cadre d'une revue quinquennale, les besoins financiers de Network Rail pour assurer la maintenance, l'entretien et le développement du réseau. Il en déduit les tarifs des péages d'accès à l'infrastructure et le niveau des subventions publiques directement attribuées à Network Rail. Sur l'exercice 2002/2003, le montant des subventions versées directement à Network Rail s'est élevé à 1494 M€ (996 millions GBP) et à 1470 M€ en 2001/2002.

Prévisions des ressources financières de Network Rail entre 2004 et 2009 **Répartition revenus des péages / subventions directes**

En M€ Convertis sur la base 1 GBP = 1,5 €	Revenus des péages	Subventions directes à Network Rail
2004/2005	4 776	1 919
2005/2006	5 638	978
2006/2007	5 535	828
2007/2008	6 299	0
2008/2009	6 206	0
Total	28 454	3 725

La SRA attribue également des subventions destinées à dynamiser le développement du fret ferroviaire (Freight Track Access Grants et Freight Facilities Grants). Ces subventions ont représenté en 2002/2003 un montant de 73,8 M€ (49,2 millions GBP).

Enfin, la SRA verse des subventions aux 7 Autorités régionales organisatrices des Transports (Passenger Transport Authority). Ces subventions ont représenté 327 M€ (218 millions GBP) en 2002/2003.

Ainsi, les subventions publiques versées aux différents acteurs ferroviaires ont totalisé environ 3450 M€ (2300 millions GBP) en 2002/2003. Ce montant a sensiblement augmenté au cours des trois dernières années puisqu'il s'élevait à 3087 M€ (2058 millions GBP) en 2001/2002 et à 1431 M€ (954 millions GBP) en 2000/2001.

DREE 5C – Mission Economique de Londres
Rédigé par Jérôme Revole

- **le financement des investissements nouveaux : nature des principaux projets ferroviaires en cours ou en projet, modalités de leur financement, recours aux partenariats public-privé (PPP)**

Le seul projet de nouvelle ligne ferroviaire au Royaume-Uni est celui de la ligne à grande vitesse entre Londres et le Tunnel sous la Manche. Les études et la construction de cette ligne ont été confiées à la société privée London and Continental Railway (LCR) au terme d'un appel d'offres.

Le coût de ce projet est estimé à 7,8 Md€ (5,2 milliards GBP) sur lesquels le gouvernement devrait payer 4,65 Md€ (3,1 milliards GBP). La société LCR a levé les fonds nécessaires pour la construction de la ligne et pour le paiement de ses intérêts. Plus de la moitié des fonds levés par LCR bénéficient de la garantie de l'Etat, permettant ainsi de réduire considérablement le coût de l'emprunt.

En retour de l'aide qu'il apporte à la société, il est prévu que le gouvernement reçoive une partie du cash-flow généré par LCR après 2020.

L'autre grand projet ferroviaire concerne la modernisation en cours de la ligne entre Londres et Glasgow (West Coast Main Line - WCML). Estimé à 11,4 Md€ (7,6 milliards GBP), ce projet est financé sur le budget de Network Rail.

Prévisions des dépenses de Network Rail pour le projet par le régulateur économique

	2004/05	2005/06	2006/07	2007/08	2008/09
M€	1704	1334	417	360	388

On notera que l'évolution des subventions directes consenties à Network Rail sur les prochaines années (cf. supra) reflète l'évolution des dépenses relatives au projet de la West Coast Main Line.

- **l'endettement du système ferroviaire : bref historique, montant et gestion de la dette totale, traitement comptable de la dette (au sens d'Eurostat), perspectives d'évolutions**

Network Rail a le statut de société privée limitée par garantie (« *private company limited by guarantee* »). Elle ne dispose pas d'actionnaires mais de membres (une centaine, représentant l'ensemble des acteurs privés et institutionnels de l'industrie ferroviaire). Elle poursuit un but non lucratif et tous les bénéfices éventuels réalisés sont réinjectés dans la gestion du réseau.

Lors du rachat de Railtrack en octobre 2002, Network Rail a hérité d'une dette de 11,6 Md€ (7,7 milliards GBP). Cette dette s'élevait à 14,6 Md€ (9,744 milliards GBP) au 31 mars 2003 et à 19,35 Md€ (12,9 milliards GBP) au 31 mars 2004.

Pour financer ses opérations courantes, Network Rail bénéficie d'un éventail d'instruments financiers (prêt bancaires et émissions de bonds). Au moment de sa création, le gouvernement a accepté d'apporter sa garantie (par le biais de la SRA) à hauteur de 31,5 Md€ (21 milliards GBP) pour donner aux créanciers potentiels une confiance suffisante dans la capacité qu'aura Network Rail de rembourser toutes les sommes empruntées. A ce stade, la garantie de l'Etat n'a pas été tirée.

L'office britannique des statistiques, en accord avec le National Audit Office (équivalent britannique de la Cour des comptes), a décidé de classer la dette de Network Rail en tant qu'élément de passif éventuel (contingent liability), puisque cette dette ne sera effective que si la garantie venait à être appelée. Dans ces conditions, la dette de Network Rail n'est pas inscrite au compte de l'Etat.