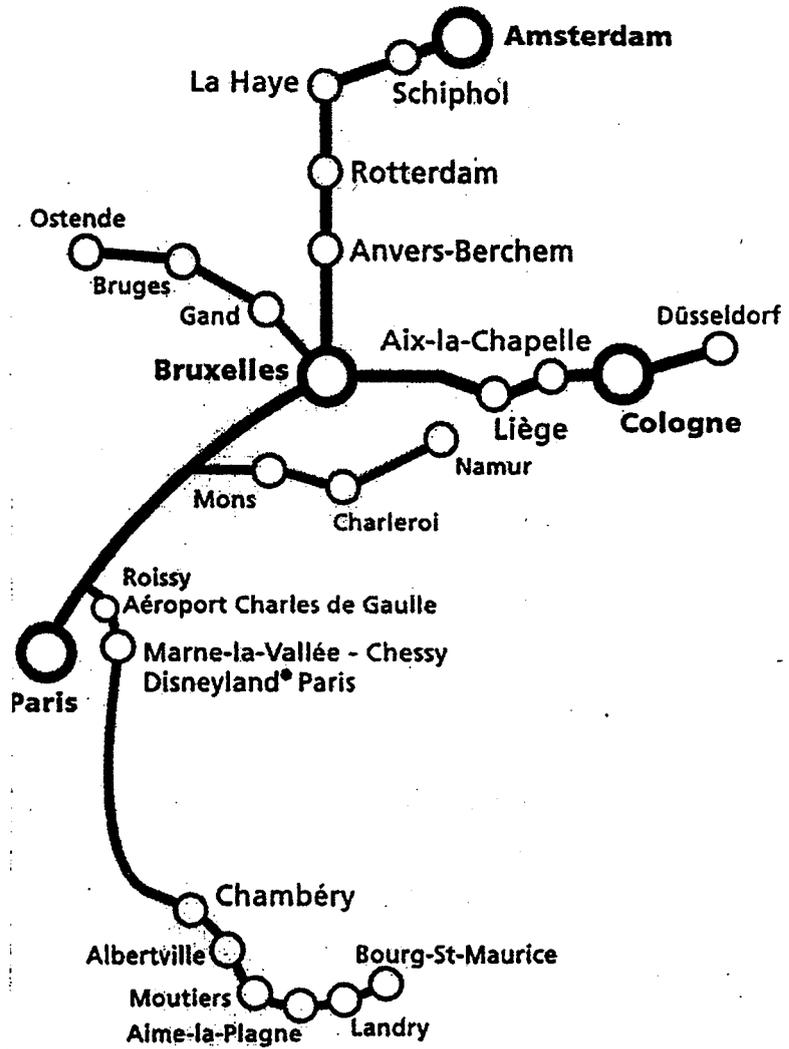
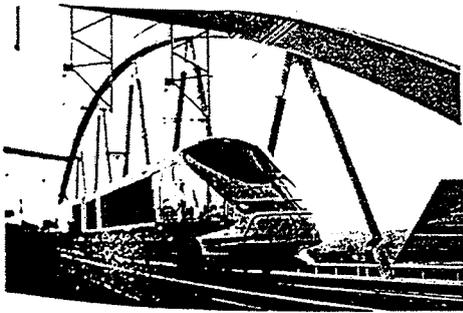
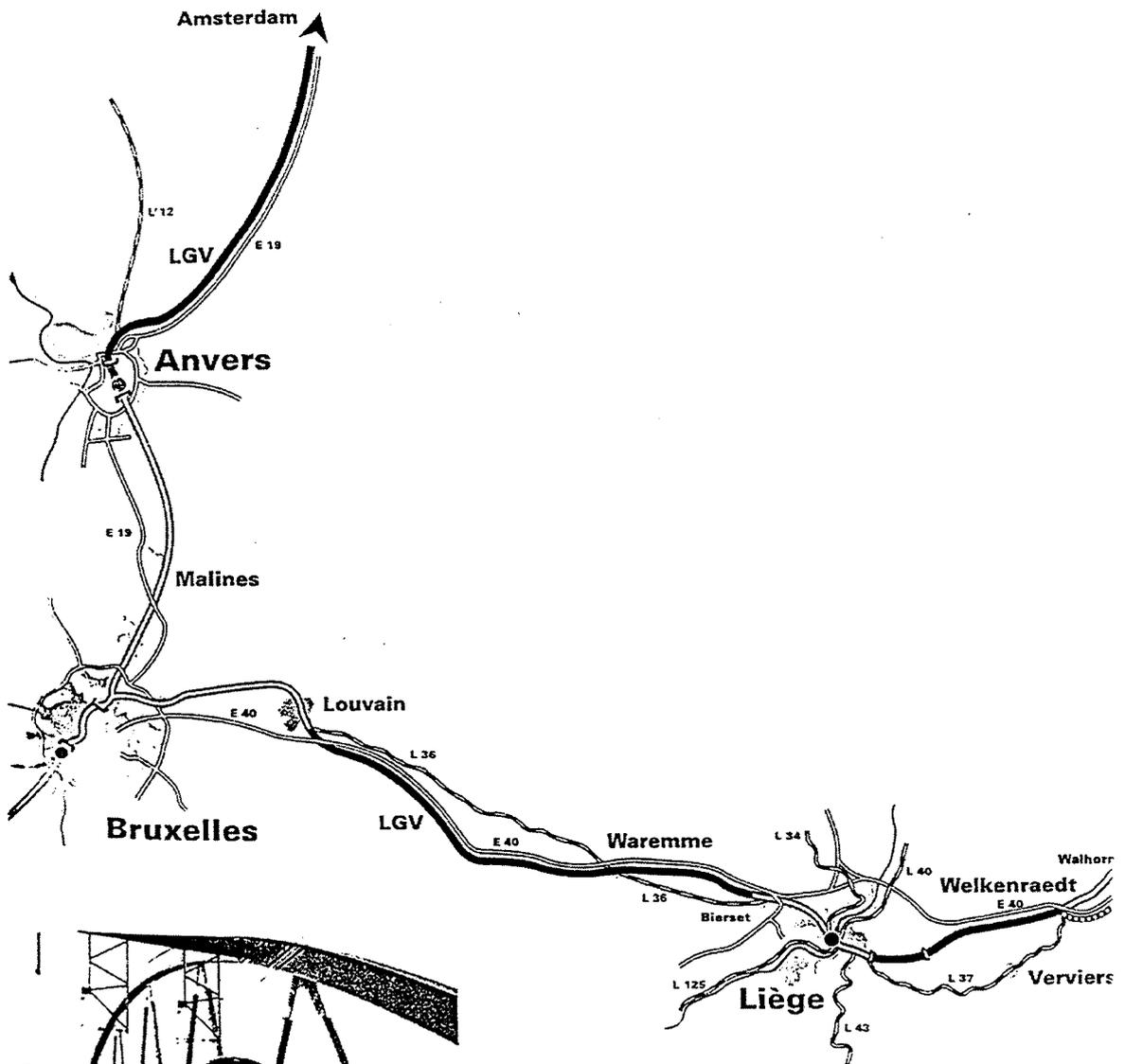


## **ANNEXES**



Paris, 7 septembre 1999



## L'ESPAGNE

### **1- L'évolution récente du réseau**

Actuellement l'opérateur ferroviaire, la Renfe, est une entreprise publique. Elle applique la séparation comptable entre gestion de l'exploitation et gestion des infrastructures. Cependant, il existe un autre gestionnaire d'infrastructures, le GIF, qui est censé prendre en charge les infrastructures nouvelles, donc en particulier les infrastructures grande vitesse. Le GIF est également une structure complètement publique créée en 1997.

Actuellement la Renfe est dans une situation financière qui va plutôt en s'améliorant. Un nouveau contrat de programme va être signé avec l'Etat pour la période 1999-2003. Durant cette période la contribution de l'Etat espagnol au fonctionnement devrait être de 36 milliards de francs, auxquels il faudrait ajouter 12 milliards d'investissements, essentiellement concentrés sur l'achat de matériel roulant (trains à grande vitesse et à essieux variables pour Madrid-Barcelonne-Perpignan), avec les dessertes régionales connexes, rames régionales et banlieues.

Pour ce qui est des infrastructures, il s'agira d'achever la LGV Madrid –Barcelone, d'entamer la ligne Cordoue-Malaga, et d'amorcer la variante Guardarraja, raccourci au nord de Madrid vers Valladolid et le nord-Ouest du Pays.

Toutes ces prévisions s'intègrent dans une volonté réformatrice assez forte, dont il est difficile de dire pour l'instant si elle sera effectivement concrétisée.

1° Volonté d'accroître la logique d'entreprise au sein même de la structure. C'est ainsi que les unités d'affaires seront confortées comme des entreprises à part entière. Elles intègrent peu à peu des activités traditionnellement isolées comme la traction ou la maintenance. A l'horizon 2003, toutes les unités d'affaires devraient équilibrer leurs comptes, à l'exception des lignes régionales et banlieues qui bénéficient des subventions d'Etat ou des collectivités locales.

2° Volonté de faire participer des acteurs privés. A ce titre Renfe relance les AIE. Ces groupements d'intérêts économiques associent les constructeurs de matériel roulant à l'exploitation et la maintenance des trains. Rames régionales et banlieues seront désormais acquises en location vente, en partenariat avec des fournisseurs.

3° On laisse entendre que le GIF qui ne devait prendre en charge que les infrastructures nouvelles pourrait peut-être se voir attribuer la totalité du réseau.

### **2- Le projet Perpignan-Barcelone**

La liaison Perpignan-Barcelonne manifeste des analogies avec la liaison Lyon –Turin, dans la mesure où elle a un caractère international et un tunnel de franchissement de frontière sous un massif montagneux.

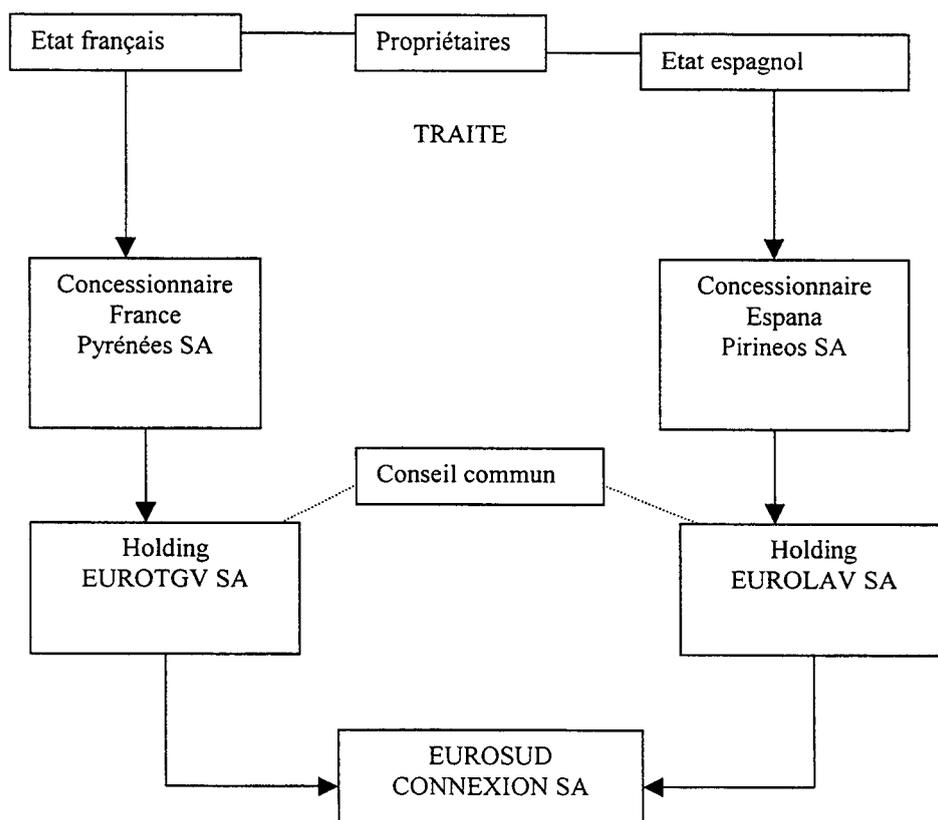
Le coût global de la relation serait de l'ordre de 1,5 milliards d'euros, le tunnel international de 8 kilomètres nécessitant une dépense de 243 millions d'euros, le coût total de

la traversée de la frontière depuis Perpignan jusqu'à Figueras étant de 595 millions d'euros (environ 4 milliards de francs). On comprend qu'un tel projet, s'il présente quelques analogies superficielles avec Lyon-Turin, n'a en réalité que peu de rapport avec ce dernier dont le coût dans certaines configurations est de l'ordre de 11 milliards d'euros.

A l'heure actuelle, il existe un GEIE Sud Europe Méditerranée né du sommet franco-espagnol d'octobre 1994. La mission du GEIE est classiquement de réaliser et de mener à bien les études nécessaires à la construction de la nouvelle ligne, et en particulier celles qui concernent la construction d'un tunnel réunissant les deux pays. Il doit également examiner les modes d'exploitation les plus adaptés et définir les conditions économiques et financières du projet permettant d'envisager une concession. Des études ont déjà été réalisées sur ces différents points. En particulier, une étude extrêmement fouillée a été faite par Estelita Garido pour le compte du GEIE, étude qui a donné lieu à une publication<sup>1</sup> Cette étude antérieure à 1995 date un peu. Un examen détaillé du tronçon Narbonne-Le perthus-Gerone a été faite. A l'époque le coût global du tronçon avait été estimé à 6, 5 milliards en francs 1994. Il ressort de cette étude deux apports intéressants

- une proposition de montage juridique
- des propositions de financement

Le montage juridique obéirait au schéma suivant :



<sup>1</sup> Estelita Garido « Financer autrement les nouveaux TGV. Illustration : le maillon européen du TGV Barcelone Montpellier » TGV Eurosud-Midi Pyrénées 1995

Les deux concessionnaires seraient détenus à 60% par des capitaux publics (Etats, Région, entreprises ferroviaires) et à 40% par des capitaux privés (sociétés de construction et banques).

C'est la société EUROSUD CONNEXION qui porterait les financements.

S'agissant des financements, outre les apports en capital des actionnaires ont été envisagés

- des avances remboursables de la part l'Union Européenne et des Etats concernés
- des augmentations de capital
- des obligations remboursables en action
- des obligations coupon zéro
- des crédits accordés par la BEI et des banques commerciales françaises et espagnoles.

Le Fonds Européen d'Investissement aurait été sollicité pour donner sa garantie aux banques.

L'étude de Coopers et Lybrandt de 1996 effectué dans le cadre de la liaison Lyon-Turin était d'ailleurs dans la même ligne. On doit remarquer que depuis le contexte institutionnel a notablement changé et probablement fait évoluer la vision que l'on pouvait avoir du partenariat privé-public.

Pour l'instant rien n'est arrêté définitivement et deux voies restent ouvertes :

-celle d'une concession privée avec pour actionnaires minoritaires GIF et RFF. La participation publique se manifesterait sous forme de subventions, de garanties, ou d'apports en nature.

-celle d'une logique publique où sur l'initiative de RFF et de GIF serait créée une société commune qui serait concessionnaire et conclurait les contrats de constructions avec les entreprises de travaux publics. On se rapprocherait ainsi d'une logique AlpTransit.

### III – CONCLUSION GENERALE

Dans le contexte français actuel, il ne paraît pas opportun de multiplier les structures d'exploitation. Autrement dit, la création d'une entité propre à recevoir une concession sur l'ensemble de la liaison Lyon-Turin n'est probablement plus d'actualité. Encore qu'il serait nécessaire de nuancer ce point de vue à la lumière des remarques suivantes :

- s'il s'agit de faire avancer le projet sur la seule partie française, dans une perspective de phasage destiné à faciliter le financement, alors cette affirmation nous paraît pertinente.
- S'agissant du tunnel de base dont la logique de financement est par nature internationale l'approche reste certainement beaucoup plus ouverte.

En tout état de cause, la logique tout privé n'a pas vraiment fait la preuve de sa supériorité, qu'il s'agisse de la Grande-Bretagne avec l'échec relatif de LCR, ou bien de l'Italie avec TAV. Au surplus les exemples continentaux européens montrent que la tendance est plutôt d'ouvrir les réseaux à la concurrence à partir d'entreprises existantes que de créer de la concurrence *ex nihilo*.

En revanche, il se pose clairement la question de savoir s'il convient de créer des structures à côté de celles qui existent déjà pour développer ou financer le projet. On pourrait parfaitement imaginer, à l'exemple de la Suisse que des sociétés de type Alptransit soient mises en place à cet effet. S'agissant du financement il nous paraît souhaitable que les collectivités intéressées soient réunies dans une structure commune à la fois pour les raisons strictement financières que nous avons évoquées précédemment, mais également pour des raisons de contrôle de l'exécution et du financement du projet.