



# Conseil économique et social

Distr. générale  
7 septembre 2009  
Français  
Original: anglais

---

## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

#### Groupe de travail des transports par chemin de fer

##### Soixante-troisième session

Genève, 18-20 novembre 2009

Point 7 a) de l'ordre du jour provisoire

##### Investissements dans l'infrastructure ferroviaire et le matériel roulant

## Tendances en matière d'investissements dans l'infrastructure ferroviaire dans la région de la Commission économique pour l'Europe

### Rapport du secrétariat

#### I. Mandat

1. Le Programme de travail du Comité des transports intérieurs (CTI) pour la période 2008-2012 prévoit qu'un rapport sur les investissements dans l'infrastructure ferroviaire doit être soumis au Groupe de travail des transports par chemin de fer (ECE/TRANS/SC.2/208, annexe, activité II a)). Le rapport ci-après a été rédigé par le secrétariat en vue de son examen par le Groupe de travail, qui souhaitera peut-être décider, pour ses travaux futurs, de l'opportunité et des modalités du traitement de la question considérée.

2. Le rapport est organisé comme suit: la section II traite des renseignements les plus récents dont on dispose sur les tendances en matière d'investissements dans l'infrastructure ferroviaire dans la région de la Commission économique pour l'Europe pour la période allant du milieu des années 90 à 2007. La section III résume brièvement les conséquences de la crise économique mondiale pour les investissements dans les chemins de fer. La section IV porte sur des questions relatives au financement des investissements dans l'infrastructure ferroviaire et le matériel roulant pendant l'après-crise. La section V contient les conclusions.

## II. Tendances en matière d'investissements dans l'infrastructure des transports dans la région de la Commission économique pour l'Europe

3. Le Forum international des transports (FIT) a récemment décrit, sur la base d'une étude ciblée (FIT, 2009), les grandes tendances de l'investissement dans les infrastructures de transport intérieur observées pendant la période 1995-2007. La base de données du FIT sur les investissements dans les infrastructures de transport et l'entretien des infrastructures rassemble les informations communiquées par 35 pays de la région de la CEE et par 4 pays n'appartenant pas à la CEE (Japon, Mexique, Nouvelle-Zélande et République de Corée)<sup>1</sup>. La plupart des 15 pays membres de l'UE avant l'élargissement, des pays de l'AELE et des nouveaux membres de l'Union sont représentés, tout comme l'Europe du Sud-Est (4 pays), l'Europe orientale et le Caucase (3 pays) et les États-Unis d'Amérique.

4. Selon le FIT (2009), l'investissement dans les infrastructures de transport s'est beaucoup accéléré depuis 2003 dans les économies européennes en transition (pays d'Europe centrale et orientale – PECO)<sup>2</sup>, en Fédération de Russie et en Turquie alors que son rythme est resté modéré dans les pays d'Europe occidentale et aux États-Unis. Ces dernières années, la part du PIB consacrée aux investissements dans les infrastructures de transport dans les pays d'Europe centrale et orientale et en Fédération de Russie a été environ deux fois plus élevée qu'aux États-Unis et en Europe occidentale. Ces conclusions s'inscrivent dans la logique de rattrapage économique des nouveaux pays à économie de marché de la CEE par rapport aux pays à revenu élevé d'Europe occidentale et d'Amérique du Nord.

5. Entre 1995 et 2007, la part des investissements dans les infrastructures de transport intérieur affectée au secteur ferroviaire a augmenté sensiblement en Europe occidentale, en Fédération de Russie et en Turquie mais a diminué dans les PECO (graphique 1). En 2007, c'est en Fédération de Russie que cette part a été la plus élevée (42 %); venaient ensuite l'Europe occidentale (33 %), les PECO (17 %) et la Turquie (16 %). Aux États-Unis d'Amérique, cette proportion était de 10 % en 2003<sup>3</sup>.

6. Dans l'Union européenne, le niveau des investissements dans l'infrastructure ferroviaire varie selon les pays. En moyenne, les dépenses courantes et les dépenses d'investissements consacrées au renouvellement du matériel ferroviaire et à l'achat de nouveau matériel sont en général beaucoup plus élevées dans les pays qui constituaient l'Europe des 15 que dans les nouveaux États membres (CER, 2009). Par ailleurs, la redevance d'accès aux voies est relativement élevée dans les 10 nouveaux États membres de l'Union européenne, en particulier pour ce qui est du transport de marchandises<sup>4</sup>, ce qui réduit la compétitivité des services de fret des nouveaux États membres. Ce surcoût de la redevance d'accès aux voies pour le fret constitue une charge pour le secteur privé et le

---

<sup>1</sup> Les données du FIT sur les investissements dans les infrastructures de transport et l'entretien de ces infrastructures aux prix et taux de change actuels sont disponibles à l'adresse <http://www.internationaltransportforum.org/statistics/investment/data.htm>.

<sup>2</sup> Liste des pays d'Europe centrale et orientale (PECO). Croatie, Estonie, ex-République yougoslave de Macédoine, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Slovénie.

<sup>3</sup> Les données concernant les années suivantes ne figurent pas dans la base de données du FIT.

<sup>4</sup> Pour une analyse détaillée des redevances d'accès aux voies dans les pays de l'UE, voir Thompson (2008).

coût marginal de la redevance risque de ce fait de s'éloigner de son niveau optimal d'un point de vue social<sup>5</sup>.

### III. Incidences de la crise économique sur les investissements dans les chemins de fer

7. La crise économique s'est traduite par un ralentissement prononcé de l'activité du secteur des transports et par un fléchissement des dépenses d'investissements dans l'ensemble de la région de la CEE. La baisse des ventes et des profits a eu une incidence négative sur les investissements financés par les bénéfices non distribués des entreprises ferroviaires. Toutefois, dans la plupart des pays de la région de la CEE, les investissements dans l'infrastructure ferroviaire continuent pour l'essentiel d'être financés par le secteur public. L'effet de la crise économique sur les investissements dans les infrastructures a mis en évidence la solidité des États sur le plan budgétaire. Dans plusieurs pays, les gouvernements ont pris toute une série de mesures budgétaires visant à stimuler les dépenses de consommation et d'investissements. Si ces mesures continuent d'être mises en œuvre en 2009 et 2010, le rythme des investissements publics dans l'infrastructure ferroviaire restera probablement soutenu dans certaines parties de la région de la CEE. Toutefois, les investissements dans l'infrastructure ferroviaire sont menacés dans les pays en transition qui ont été durement frappés par la récession mondiale et qui doivent faire face à des déséquilibres budgétaires intenable.

8. Les informations dont on dispose au sujet de la structure et de la mise en œuvre des programmes nationaux d'investissement dans les chemins de fer sont plutôt limitées. Aux États-Unis, la loi de 2009 pour la relance et le réinvestissement prévoit des investissements dans l'infrastructure d'un montant de 80,9 milliards de dollars, dont 9,3 milliards de dollars pour le rail. Les données détaillées sur le volume effectif et la structure des investissements n'ont pas encore été publiées; toutefois, d'après les premières informations dont on dispose, il semblerait que les projets routiers soient mis en œuvre plus rapidement que les projets ferroviaires. Dans l'Union européenne, un certain nombre de gouvernements ont adopté des ensembles de mesures budgétaires comprenant des composantes «dépenses dans les infrastructures». Les données les plus récentes communiquées par Eurostat montrent que dans l'UE, les travaux de génie civil ont enregistré une croissance d'environ 2 % au premier trimestre 2009 par rapport au trimestre précédent mais une baisse de près de 3 % par rapport au même trimestre de l'année précédente. Avril 2009 a été le premier mois à enregistrer une augmentation (4 %) du volume des travaux de génie civil par rapport au même mois de l'année précédente<sup>6</sup>. Cette évolution concorde avec l'augmentation progressive des dépenses d'investissements dans les infrastructures. Toutefois, on ne dispose pas d'une ventilation par secteur des travaux de génie civil.

9. En Fédération de Russie et en Turquie, deux grands nouveaux pays à économie de marché de la région de la CEE, la mise en œuvre d'importants projets d'investissement

<sup>5</sup> D'après Andersson (2007), la plupart des gestionnaires d'infrastructures en Europe ne disposent pas des données nécessaires pour évaluer avec précision les modifications des coûts de l'usure de l'infrastructure liées aux variations marginales des volumes de trafic. Ses propres recherches montrent que la redevance d'accès au réseau en Suède est très inférieure aux coûts marginaux, la différence étant payée par les contribuables, contrairement à ce qui se passe dans les nouveaux États membres où la redevance d'accès pour les trains de marchandises est probablement supérieure aux coûts marginaux.

<sup>6</sup> Des renseignements plus détaillés sur les activités de construction dans les États de l'UE sont disponibles à l'adresse suivante: [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY\\_PUBLIC/4-17062009-BP/EN/4-17062009-BP-EN.PDF](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_PUBLIC/4-17062009-BP/EN/4-17062009-BP-EN.PDF).

dans les chemins de fer s'est poursuivie et devrait être menée à bien grâce à des financements extérieurs. En 2009, les Chemins de fer russes, une entreprise publique, ont émis des obligations pour un montant de 90 milliards de roubles (2,8 milliards de dollars) et ont emprunté 500 millions de dollars à la Banque européenne de reconstruction et de développement (BERD) pour financer un programme d'investissements massif. En Turquie, la mise en œuvre des projets de trains à grande vitesse et du projet stratégique Marmaray (établissement d'une liaison entre les parties asiatique et européenne du pays) se poursuit grâce à des fonds fournis par l'État et par des institutions financières internationales.

#### **IV. Financement des investissements dans l'infrastructure ferroviaire et le matériel roulant pendant l'après-crise**

10. Il est assez difficile de prévoir le niveau des investissements dans les infrastructures de transport au-delà de 2010 étant donné l'incertitude qui entoure les incidences de la récession économique mondiale sur la structure de la croissance et les chaînes d'approvisionnement internationales. S'il est possible que les modifications structurelles de l'économie mondiale détournent certains flux de conteneurs des points d'entrée existants (FIT, 2009), on peut s'attendre à ce qu'à plus long terme, le réseau de base des principales voies de chemin de fer internationales de la région paneuropéenne soit touché par l'augmentation du trafic et par les goulets d'étranglement qui ont été mis en évidence dans les récents plans directeurs des infrastructures européennes<sup>7</sup>. Les contraintes en matière de trafic dues aux goulets d'étranglement de l'infrastructure pourraient bien devenir effectives un peu plus tard que ce qui est prévu dans les plans directeurs mais mieux vaudrait envisager des scénarios plutôt extrêmes pour les faire disparaître.

11. La plupart des experts s'accordent à dire que des sources de financement supplémentaires seront nécessaires pour réaliser de grands projets d'investissement visant à améliorer notablement la productivité et la qualité du service sur le réseau ferré paneuropéen. Étant donné qu'il sera probablement procédé à une compression des dépenses pendant l'après-crise, les partenariats public-privé (PPP) sont considérés comme un mode de financement approprié pour de tels projets<sup>8</sup>. On assiste toutefois à une baisse des financements privés destinés aux projets PPP dans le secteur des transports car depuis la faillite de Lehman Brothers, en septembre 2008, la plupart des investisseurs ont changé de politique et préfèrent détenir des liquidités ou des titres réalisables à très court terme.

12. En outre, même avant la récente récession économique, dans les nouveaux pays à économie de marché de la CEE, une proportion minuscule des projets PPP d'infrastructure des transports était réalisée dans le secteur ferroviaire (graphique 2)<sup>9</sup>. Outre qu'ils contribuent à l'instauration d'un climat propice à l'activité économique et à la stimulation des investissements d'infrastructure privés, les nouveaux modèles de financement doivent être adaptés au financement, dans le cadre de PPP, de grands projets ferroviaires dans les pays en transition.

13. On pourrait disposer de beaucoup plus de fonds pour investir dans le matériel roulant si les pays adoptaient et appliquaient la Convention relative aux garanties

<sup>7</sup> Voir, par exemple, UIC (2008).

<sup>8</sup> Voir, par exemple, «EC and railways promote PPP in rail infrastructure», *Infrasite News*, 2 février 2009, [www.infrasite.net/news/news\\_article\\_pda.php?ID\\_nieuwsberichten=11088&language=en](http://www.infrasite.net/news/news_article_pda.php?ID_nieuwsberichten=11088&language=en).

<sup>9</sup> Par contre, au Royaume-Uni, les projets ferroviaires représentent la majorité des transactions liées aux partenariats public-privé.

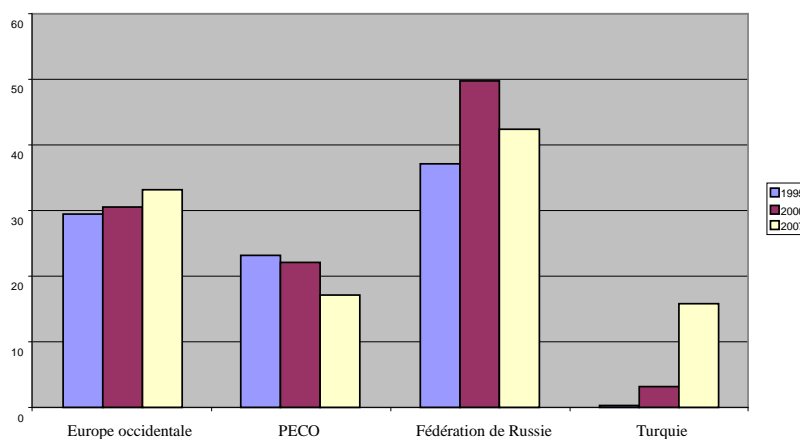
internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles<sup>10</sup>. La Convention et son protocole portant sur les matériels d'équipement aéronautiques ont été ratifiés par plus de 30 pays, notamment les États-Unis d'Amérique et la Communauté européenne. Par contre, le Protocole portant sur le financement du matériel roulant (locomotives, voitures et wagons) n'a été signé que par quatre pays et n'a été ratifié par aucun<sup>11</sup>. Ce protocole vise à créer un système juridique international pour l'enregistrement et la reconnaissance des réclamations prioritaires visant à recouvrer des actifs (en cas d'insolvabilité du débiteur) des créanciers garantis tels que les banques et les bailleurs privés.

## V. Conclusions

14. La part des investissements dans les infrastructures de transport affectée au rail a sensiblement augmenté au cours de la dernière décennie en Europe occidentale, en Fédération de Russie et en Turquie mais a diminué dans les pays d'Europe centrale et orientale. Dans plusieurs pays membres de la CEE, des ensembles de mesures budgétaires expansionnistes pourraient soutenir les investissements dans l'infrastructure ferroviaire en 2009 et 2010. À cause des mesures d'économie qui seront probablement prises dans l'après-crise, il faudra mobiliser les sources de financement privées pour maintenir les niveaux d'investissement dans l'infrastructure ferroviaire et le matériel roulant. Les partenariats public-privé pourraient contribuer à la réduction du déficit de financement à condition que les projets concernant l'infrastructure du transport ferroviaire présentent plus d'intérêt pour les investisseurs privés, en particulier dans les pays en transition non membres de l'UE. L'adhésion d'un nombre suffisant de pays au Protocole ferroviaire de Luxembourg pourrait stimuler le financement privé des acquisitions de matériel roulant.

Graphique 1

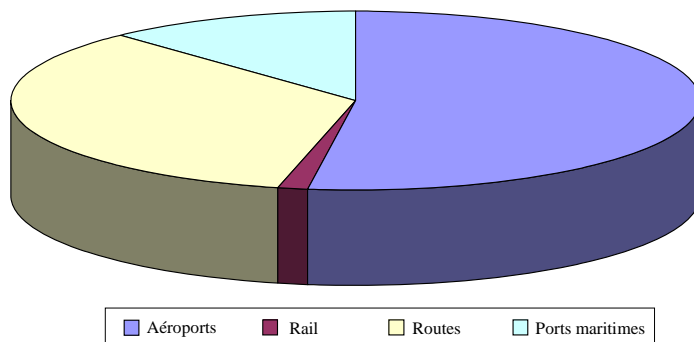
**Part des investissements dans les infrastructures de transport intérieur affectée au secteur ferroviaire (en pourcentage)**



<sup>10</sup> La Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles a été adoptée au Cap en 2001. La Convention et son protocole portant sur les matériels d'équipement aéronautiques sont entrés en vigueur en 2006. Le Protocole ferroviaire a été adopté à Luxembourg en 2007. Pour plus de détails, voir: [http://www.railworkinggroup.org/JIBFL\\_Fleetwood.pdf](http://www.railworkinggroup.org/JIBFL_Fleetwood.pdf).

<sup>11</sup> Pour entrer en vigueur, le Protocole ferroviaire doit être ratifié par au moins quatre pays et son registre international doit être certifié conforme par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).

Graphique 2  
**Structure des investissements dans les infrastructures de transport réalisés dans le cadre de partenariats public-privé dans les nouveaux pays à économie de marché de la CEE, 1993-2007 (pourcentage)**



Source: Base de données relative aux partenariats public-privé, Banque mondiale.

**Références:**

Andersson, M. (2007), Empirical Essays on Railway Infrastructure Costs in Sweden. Royal Institute of Technology, Stockholm.

CER (2009), Towards a Sustainable Railway Network: Annual Report 2008. CER, Bruxelles.

FIT (2009), Les investissements en infrastructures 1995-2007: Récapitulation des tendances globales, OCDE, Paris.

Thompson, L. S. (2008), Railway Access Charges in the EU: Current Status and Developments since 2004, OECD/ITF, Paris.

UIC (2008), Un plan directeur européen pour l'infrastructure ferroviaire, rapport 2007, Union internationale des chemins de fer, Paris.