

# JRJR

N°11 (Avril 1997)

Editorial **Privé ou public?**

## Dossier 1 **Le financement de projets gigantesques**

### **Les investissements dans les transports et l'expérience japonaise**

Ryohei Kakumoto Ex-Président du Centre des recherches économiques en matière de transports

Le succès du Tokaido Shinkansen fit naître un espoir fou au sein de la population et des politiciens et entraîna une erreur de jugement de la part de la JNR. Poursuivant des projets démesurés financés par des emprunts toujours plus importants, la JNR finit par s'effondrer. Avant de se lancer dans un projet de grande envergure, il importe de savoir si la demande justifie l'investissement et si les usagers ou les contribuables sont prêts à en supporter le coût.

### **Le Bureau du Rédacteur La lutte perpétuelle pour le financement de la construction du Shinkansen**

#### **Rôle et fonctions du *Railway Development Fund***

Akio Ono Directeur du *Railway Development Fund*

L'auteur explique brièvement d'où provient et comment a été instauré *Railway Development Fund* (le Fonds pour le développement des chemins de fer) et quels sont son rôle et ses fonctions.

### **Développement passé, présent et futur des chemins de fer chinois**

Cao Zhongyong Professeur-associé à l'Université Tiedao de Shanghai

La capacité des chemins de fer chinois est insuffisante pour faire face à la demande croissante de transport ferroviaire et il est donc urgent d'agrandir le réseau, d'augmenter la vitesse des trains et d'améliorer l'efficacité du transport sur rails. L'auteur nous donne un aperçu des principaux projets et ses suggestions pour rassembler les fonds nécessaires à des investissements massifs.

### **Le financement du réseau à grande vitesse français Problèmes et perspectives**

Philippe Domergue Adjoint au Directeur du Département des stratégies de la SNCF

Emile Quinet Professeur, Directeur du Département des sciences sociales et économiques de l'École Nationale des Ponts et Chaussées

La France a joué le rôle de fer de lance dans le développement du réseau à grande vitesse européen, mais compte tenu des difficultés financières de la SNCF, la révision du plan directeur du TGV est devenue inévitable. Selon les directives de l'UE, les infrastructures doivent être séparées des opérations et, comme l'on pouvait s'y attendre, l'établissement du prochain plan directeur donne lieu à de chauds débats.

### **La modernisation des infrastructures Financement des projets ferroviaires en Allemagne**

Heike Link Expert en recherche scientifique à l'Institut allemand des recherches économiques

Les anciens réseaux est et ouest de l'Allemagne ont été réunis entre les mains d'une entreprise d'état par actions, la DBAG, et la séparation verticale des infrastructures et des opérations a été introduite. L'auteur nous donne force détails sur le programme d'investissement et sur son financement. Elle cite également le projet proposé d'un transrapide à lévitation magnétique reliant Berlin et Hambourg.

### **Projet trans-scandinavien**

Nils Francke Chef du service des relations publiques de la Øresundskonsortiet et du *Great Belt A/S*

L'auteur nous offre un aperçu des deux grands projets scandinaviens; d'une part le tunnel ferroviaire sous-marin et le pont routiers traversant le Grand Belt du Danemark et d'autre part le tunnel et les ponts ferro-routiers pour traverser l'Øresund, détroit séparant le Danemark de la Suède. Ces projets mettront un magnifique point final à la page des grandes réalisations de ce siècle.

### **Le financement d'Eurotunnel**

Michael Grant Trésorier du Groupe Eurotunnel

A titre de trésorier d'Eurotunnel, l'auteur nous présente sommairement la fort complexe structure contractuelle établie entre Eurotunnel, les entrepreneurs, les banques, les gouvernements des deux pays, etc. Il explique également comment Eurotunnel a rassemblé les fonds nécessaires et comment une augmentation imprévue des coûts et un retard des travaux de construction ont mis Eurotunnel en difficultés. Pour finir, il nous donne un aperçu du réaménagement des échéances des dettes conclu avec le consortium bancaire.

## Dossier 2 **Des compagnies diversiformes II**

### **Les activités parallèles des chemins de fer suédois Coopération entre la SJ et ses filiales**

Lennart Dahlborg Directeur du département des finances, de la planification et du contrôle de la SJ

L'auteur fait un rapide tour d'horizon de la stratégie de diversification de la Société nationale des chemins de fer suédois (SJ) et des diverses méthodes qu'elle emploie pour contrôler ses filiales chargées des activités parallèles.

### **Un Autre Regard**

#### **Des services adaptés à la vie des Japonais**

Zhang Ning Directeur général du département de la planification et des finances de *Sinorails Development Inc.*, filiale des Chemins de fer chinois

Envoyé au Japon par les Chemins de fer chinois pour y étudier les activités parallèles de la JR East, ce jeune directeur décrit la relation qu'il a observé entre les chemins de fer japonais et la vie de la population.

### **Histoire des Chemins de fer Japonais La modernisation des chemins de fer et le Shinkansen**

Yasuo Wakuda Vice-Président de *Japan Air Charter Co., Ltd.*

Pour faire face à la haute croissance économique, la JNR s'est lancée dans l'électrification du réseau tout en introduisant parallèlement des locomotives Diesel et en s'efforçant d'accroître la capacité des lignes par une diminution des rampes et un doublage des voies. La réalisation du Tokaido Shinkansen fut un grand succès, suite à quoi la JNR s'est attachée à étendre le réseau shinkansen. Quand finalement l'achèvement du tunnel Seikan et des ponts entre le Honshu et le Shikoku permirent la jonction de l'ensemble du réseau, la JNR n'était plus, elle avait été scindée et privatisée.

**Actualités** **Septembre et octobre 1997**

**Dossier Photos** **1 Le Hokuriku Shinkansen, prêt pour son inauguration en automne 1997**  
**2 L'inauguration du Akita Shinkansen en mars 1997**