



Conseil Economique
et Social

Distr.
GENERALE

TRANS/SC.2/1998/1/Add.3
27 juillet 1998

Original : FRANCAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

Groupe de travail des transports par chemin de fer
(Cinquante-deuxième session, 5-7 octobre 1998,
point 4 de l'ordre du jour)

ETUDE DE LA SITUATION DES CHEMINS DE FER DANS LES PAYS MEMBRES

Additif 3

Transmis par les Gouvernements belge, français et suisse

Veuillez noter que la distribution de la documentation pour le Groupe de travail des transports par chemin de fer n'est plus restreinte. Le secrétariat a adopté, en conséquence, le nouveau système d'affichage où les documents de travail seront présentés comme suit: TRANS/SC.2/1'année de la session/numéro d'ordre, tandis que les rapports, les ordres du jour provisoires, les résolutions et les publications principales continueront d'avoir le même type de cote qu'avant: TRANS/SC.2/numéro d'ordre.

a) Données sur l'évolution passée et future du transport par chemin de fer des voyageurs et des marchandises

BELGIQUE

Les produits du trafic de l'année 1997 sont en progression de 6,1 % par rapport à l'année dernière, dont 6,2 % en trafic voyageurs, 4,0 % en trafic de marchandises par wagons complets et 14,9 % en envois de détail.

Le transport de voyageurs, exprimé en nombre de voyageurs-km, a progressé de 2,9 % par rapport à 1996. Cet accroissement provient tant du trafic intérieur (2,8 %), et dans ses deux composantes (billets et cartes de train), que du trafic international (3,3 %). En trafic international, l'augmentation résulte de la hausse du trafic Eurostar (16,5 %) et du développement important du trafic Thalys (25 % en comparant les 7 derniers mois de 1997 et 1996, compte tenu de la mise en service en juin 1996), le trafic classique accusant une baisse de 22,3 % (transfert vers Thalys).

Le trafic de marchandises par wagons complets enregistre globalement une augmentation de 3,1 % par rapport à l'année précédente. On observe une forte progression du transport des produits métallurgiques (20,4 %), du trafic intermodal (15,7 %) et des denrées alimentaires (12,2 %). Toutefois, certains trafics sont en baisse : combustibles solides (- 22,6 %), minerais et déchets pour la métallurgie (- 19,2 %), engrais (- 18,1 %) et produits agricoles (- 10,7 %).

La hausse du trafic global provient essentiellement du trafic intermodal, les transports pour l'industrie lourde et pour l'industrie légère restant relativement stables, respectivement - 0,6 % et - 0,3 %.

Le trafic ABX Transport (envois de détail) enregistre une forte augmentation de 18,3 %.

	Unités	1997	1996	Ecart	Ecarts %
Voyageurs					
Nombre de voyageurs	millions	143,6	141,7	1,9	1,3
Intérieur		133,3	130,8	2,5	2,0
International		10,3	10,9	- 0,6	- 6,3
Nombre de voyageurs - km	millions	6.984	6.788	196	2,9
Intérieur		5.837	5.679	158	2,8
International		1.147	1.109	38	3,3
Produits tarifaires	millions F	16.841,3	15.855,0	986,3	6,2
Intérieur		12.252,2	11.431,7	820,5	7,2
International		3.479,7	3.282,6	197,1	6,0
Divers		1.109,4	1.140,7	- 31,3	- 2,7
Wagons complets					
Tonnage taxé	milliers t	58.849	57.095	1.754	3,1
Nombre de tonnes-km	millions	7.465	7.244	221	3,1
Produits tarifaires	millions F	11.501,9	11.059,7	442,2	4,0
Envois de détail					
Trafic	milliers d'envois	6.605	5.584	1.021	18,3
Produits	millions F	2.706,1	2.355,0	351,1	14,9

FRANCE

1. Trafic voyageurs

1.1. Bilan du trafic voyageurs

Le tableau suivant donne le trafic voyageurs de la SNCF depuis 1990 :

en milliards de voyageurs/kilomètres	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Réseau principal (dont TGV)	53,77 (14,92)	52,35 (17,87)	52,94 (18,96)	48,58 (18,92)	49,46 (20,51)	47,08 (21,43)	50,90 (24,77)	52,86 (27,17)
Ile-de-France	9,97	10,02	10,06	9,85	9,48	8,48	8,87	9,05
ensemble du trafic voyageurs	63,74	62,37	63,00	58,43	58,93	55,57	59,77	61,91

- Le trafic de la SNCF qui avait été stable ou en très légère variation d'une année à l'autre depuis 1989 a connu une forte baisse en 1993, conséquence de la conjoncture économique difficile pour l'année 1993 et de l'entrée en service difficile du nouveau système de distribution des titres de transport sur les grandes lignes.
- En 1994, la situation s'est très légèrement redressée avec une hausse du trafic de 0,9 % : le trafic grandes lignes a progressé de 1,8 % tandis que le trafic sur la région Ile-de-France a baissé de 3,8 % ; celle-ci a connu une baisse significative pour la seconde année consécutive.
- En 1995, la situation s'est globalement dégradée du fait de la grève des cheminots de trois semaines de fin novembre à mi-décembre.
- En 1996, la situation se redresse légèrement. En fait le trafic reste stable par rapport aux données de trafic 1995 corrigées des grèves.
- En 1997, le redressement se confirme nettement : le trafic grandes lignes progresse de 3,8 % et le trafic Ile-de-France de 2 %.
- Dans l'ensemble, le trafic TGV évolue favorablement au cours de cette période.

1.2. Les perspectives de développement du trafic voyageurs

Le trafic voyageurs de la SNCF est certes lié à l'activité économique globale mais il dépend également du succès des efforts commerciaux entrepris par l'établissement.

Le redressement de trafic constaté en milieu de l'année 1994 s'est poursuivi et même renforcé dans le courant de l'année 1995, mais a été stoppé du fait des grèves de la fin de novembre et décembre 1995.

Après une année de stabilité en 1996, l'année 1997 marque une progression favorable du trafic.

Pour l'année 1998, le Budget de la SNCF prévoit une progression du trafic voyageurs de l'ordre de 1,7 % par rapport à 1997.

2. Trafic fret

2.1. Evolution du trafic fret sur la période 1991/1997

en milliards de tonnes/km	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Train entier	24,4	23,8	22,4	23,7	22,8	23,2	24,8
Transport combiné	7,7	8,3	8,4	10,2	10,8	12,2	13,9
Lotissement	17,2	16,1	12,8	13,3	12,8	12,9	13,8
TOTAL	49,3	48,2	43,6	47,2	46,4	48,3	52,5

L'évolution du trafic fret vient, d'une part, d'une vive concurrence routière et d'un contexte économique qui, bien que s'améliorant, reste difficile et, d'autre part, de la nécessité pour la SNCF d'améliorer la qualité des prestations pour mieux répondre à la demande des clients. Les résultats obtenus au cours des deux dernières années traduisent une amélioration sensible.

2.2. Une nouvelle approche

Devant cette évolution difficile du fret ferroviaire, la SNCF a mené une réflexion d'ensemble sur le transport ferroviaire.

Dans le cadre de son projet industriel, elle a défini des axes de reconquête du marché fret.

Il s'agit ainsi d'améliorer la qualité du service rendu pour les "trains entiers" (projet TENOR) et, pour les wagons isolés, de passer d'un délai de livraison "au plus tard" à un engagement ferme sur le délai de livraison (projet RESOLIS), ou encore d'améliorer l'efficacité et le coût des dessertes terminales (projet COLLECTE/DISTRIBUTION).

D'autres actions visent à développer les moyens dédiés au fret (locomotive fret du futur, lignes spécialisées au fret, ...) de façon à accroître la productivité de l'appareil de production.

Pour le transport combiné, les efforts doivent en particulier porter sur l'accroissement de la capacité de tri dans des délais plus courts et avec des coûts plus faibles.

Au total, la SNCF pense pouvoir, à l'horizon 2000, augmenter légèrement son trafic sur le train entier, enrayer le déclin du wagon isolé et permettre une hausse significative du trafic combiné.

SUISSE

A l'instar du trafic des marchandises, le trafic des voyageurs des Chemins de Fer Fédéraux (CFF) devient un sujet de grande préoccupation en raison de l'érosion des recettes par voyageurs-kilomètre. Bien que le chiffre réalisé en 1997 de 12,4 milliards de voyageurs-kilomètres, en progressant de 6,2%, constitue un record absolu, les produits ont marqué un recul de 20 MFr par rapport à l'année précédente. Cette évolution est due d'une part au transfert de recettes à de nouvelles sociétés d'exploitation (Cisalpino SA, par exemple) et à la réduction de prix engendrée par des offres spéciales (cartes journalières du 150e anniversaire des chemins de fer suisses, abonnement demi-tarif à deux ans, etc.). Les produits du trafic voyageurs ont atteint 1555,3 MFr.

En trafic marchandises, pour la première fois après quatre années durant lesquelles le chiffre d'affaires n'a cessé de diminuer, les recettes ont pu être stabilisées. Les volumes transportés ont progressé de 7,7% et les tonnes-kilomètres de 10,6%. Les produits ont atteint 943,1 MFr. Fait intéressant, le trafic de transit par wagons complets isolés s'est mieux comporté que le transport combiné. Enfin, il faut signaler qu'en décembre 1997, le record absolu au St-Gothard a été atteint avec 147 608 tonnes brutes de marchandises en un jour.

L'évolution future en trafic voyageurs comprend plusieurs volets:
L'amélioration de l'offre en trafic régional, la majoration des recettes par voyageurs-kilomètre, la poursuite du programme d'amélioration des horaires (Rail 2000) et l'introduction de nouveautés dans la distribution.

En trafic marchandises, l'accent sera mis en particulier sur la conquête de nouveaux marchés, la mise à disposition de solutions logistiques globales, l'amélioration de la qualité du transport et l'augmentation de la productivité. Conscients de leur position en tant que réseau clé pour le transit, les CFF entendent s'allier avec les Chemins de fer de l'Etat italien pour améliorer ensemble la qualité du transport international et pratiquer un marketing ciblé sur les secteurs économiques. Par ailleurs, les CFF participent à la réalisation de corridors européens de transit pour le fret.

Pour une information complète sur les chiffres indiqués ci-dessus une documentation des statistiques concernant le transport de personnes et de marchandises a été mise à la disposition du secrétariat où elle peut être consultée.

b) Faits nouveaux à observer à la suite de la réorganisation du secteur ferroviaire et de l'expérience acquise grâce à ces nouvelles dispositions dans le domaine de l'organisation

BELGIQUE

Les études détaillées préparatoires à la mise en place de la nouvelle structure, entamées le 1er septembre 1996, se sont poursuivies en 1997. La nouvelle structure est devenue opérationnelle au 1er janvier 1998. Les principes sur lesquels le nouveau concept d'entreprise est fondé, de même que la structure en centres et unités entre lesquels les activités sont réparties, ont été définis dans le plan "Objectif 2005" approuvé en 1996.

Ces principes impliquent notamment le maintien de l'unicité de l'entreprise et des compétences des instances de gestion légales de la SNCB et d'autre part que les moyens budgétaires, matériels et humains soient utilisés et mis en place le plus efficacement.

Les activités principales de l'entreprise ferroviaire sont confiées et gérées par des centres d'activité (CA) et les fonctions de fourniture et d'appui sont organisées par des centres de service (CS). Tous les centres fonctionnent sous l'autorité directe du Comité de direction qui est assisté par des unités centrales et de coordination (UCC).

Les CA sont organisés autour de trois pôles : la production, la gestion et l'exploitation. Les quatre centres de production traitent la maintenance de l'infrastructure, l'entretien à long, moyen et court terme du matériel roulant à voyageurs et marchandises. Les trois centres de gestion ont pour mission la valorisation du patrimoine immobilier, la gestion du réseau et la gestion de la traction et du matériel à voyageurs. Les quatre centres d'exploitation définissent et commercialisent les offres voyageurs intérieurs, voyageurs internationaux, B-Cargo (wagons complets) et ABX (envois de détail).

La modernisation des structures vise à ce que les centres d'exploitation puissent se présenter sur le marché sur une base concurrentielle. Les relations entre tous les centres et unités sont de type contractuel et précisent notamment les prix de transfert, les volumes et le niveau de qualité des prestations demandées.

Les CS assurent des services de support dans les domaines de l'administration du personnel et de la gestion des affaires sociales, de l'informatique, du "facility management", des achats et des télécommunications.

Les fonctions des Unités Centrales et de Coordination concernent la stratégie générale et le développement de l'entreprise, les finances, la sécurité et l'environnement, la politique en matière de ressources humaines et de relations sociales, la communication interne et externe, les affaires juridique et le secrétariat général.

FRANCE

Le secteur ferroviaire a connu en 1997 sa plus importante réorganisation depuis celle intervenue en 1937 avec la création de la SNCF.

En effet, la loi n° 97-135 du 15 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire a créé, à compter du 1er janvier 1997, un établissement public industriel et commercial chargé d'exercer, pour le compte de l'Etat, la responsabilité des infrastructures ferroviaires dont il sera propriétaire.

Cette réforme constitue une réponse à la crise que traverse le chemin de fer en France du fait de l'érosion des trafics et des parts de marché face aux autres modes de transport et de l'augmentation continue de l'endettement et des déficits nécessitant des concours publics de plus en plus élevés.

L'endettement de la SNCF, qui dépassait 200 milliards de francs fin 1996, vouait à l'échec toute tentative de redressement des comptes de l'entreprise.

La solution ne pouvait passer que par une réforme structurelle qui clarifierait les responsabilités de l'Etat et de la SNCF sur les infrastructures et qui allégerait la SNCF d'une partie importante de sa dette.

Les voies, les triages, les équipements de signalisation, les aiguillages ont été ainsi été transférés à RFF, tandis que la SNCF conserve les équipements nécessaires aux services de transport et les gares où elle est en relation directe avec les usagers. La détermination précise des différents actifs et leur évaluation comptable ont été validées par un cabinet d'audit international.

En contrepartie de la reprise des actifs qui constituent l'infrastructure, RFF a pris en charge la dette contractée par la SNCF pour le financement de cette infrastructure, soit 134.2 milliards de francs.

Le nouvel établissement public a pour mission d'aménager, de développer et de mettre en valeur le réseau ferré national.

Il confie à la SNCF, compte tenu de son savoir faire reconnu et des moyens dont elle dispose, la gestion de l'infrastructure, c'est-à-dire, d'une part, l'entretien des installations techniques et, d'autre part, la gestion du trafic et des circulations.

Trois décrets d'application de la loi ont été signés le 5 mai 1997 et publiés au Journal officiel du 7 mai 1997.

Le premier, relatif aux missions et au statut de RFF, a fixé les grands principes qui régissent ses relations avec la SNCF pour la gestion de l'infrastructure, en indiquant les missions et obligations respectives des deux établissements. Une convention a été conclue entre les deux établissements pour décliner ce cadre de manière opérationnelle. Le second a fixé les modalités de détermination des biens apportés en pleine propriété à RFF et le troisième a fixé les règles de détermination des redevances liées à l'utilisation du réseau ferré national, dont font partie les « péages ».

Les recettes de RFF proviennent des redevances qu'il perçoit pour la circulation sur le réseau ferré national et des concours financiers de l'Etat, en particulier la contribution aux charges d'infrastructure qui était antérieurement versée à la SNCF, ainsi que des dotations permettant de faire face à la dette transférée.

Pour l'année 1997, la dotation en capital apportée à RFF s'est élevée à 8 milliards de francs. RFF peut, par ailleurs, recevoir des concours des collectivités territoriales, comme par exemple les subventions pour les investissements sur le réseau dans le cadre des contrats de plan Etat-Régions.

Ses dépenses sont principalement constituées par la rémunération de la SNCF pour la gestion de l'infrastructure, par les investissements pour le développement du réseau, et par la charge de la dette reprise à la SNCF.

Cette réforme permet à la SNCF de se consacrer pleinement à ses objectifs d'entreprise. Elle a, en ce sens, défini un projet industriel qui s'articule autour de la reconquête de la clientèle voyageurs et fret, du retour à un équilibre durable de chacune des activités du transporteur ferroviaire et de l'amélioration continue de la gestion de l'infrastructure réalisée pour le compte de RFF.

La loi comporte également un volet relatif à l'expérimentation de la régionalisation des services régionaux de voyageurs dans six régions volontaires.

Au total, cette réforme a entraîné une profonde mutation du transport ferroviaire à même d'assurer le renouveau de ce mode de transport dont les avantages collectifs sont évidents.

Il est encore trop tôt pour pouvoir répondre à la seconde partie de la question, relative à l'expérience acquise grâce à ces nouvelles dispositions dans le domaine de l'organisation.

SUISSE

Le 20 mars 1998, le parlement suisse a adopté la nouvelle loi sur la réforme des chemins de fer. Il est prévu qu'elle entrera en vigueur le 1 janvier 1999.

En avril 1997, les CFF ont procédé à leur plus importante restructuration depuis leur création. Sous la dénomination de "réforme de l'entreprise", ils ont scindé le domaine de l'infrastructure et celui du transport, chacun de ces secteurs ayant son propre bilan et son propre compte de résultats dans le cadre d'une entreprise intégrée. Par la même occasion, ils ont redéfini la notion de l'"infrastructure", qui comprend dorénavant les installations et le personnel nécessaire à son exploitation, ainsi que la responsabilité de l'horaire d'ensemble. Ces modifications permettent aux CFF de répondre aux exigences de l'Union européenne en matière de droit d'accès et de droit de transit, telles qu'elles sont spécifiées dans la Directive 91/440.

Un fait nouveau, mais qui s'inspire aussi de la Directive précitée, est l'assainissement financier du réseau. Il s'agit d'un facteur crucial pour assurer la compétitivité de l'entreprise face à la concurrence qui s'instaure tout particulièrement dans le secteur du transport des marchandises. Tant les charges héritées du passé que celles qui sont liées à la Caisse de pensions et de secours des CFF seront effacées dans le cadre de la réforme des chemins de fer.

c) Les investissements dans i) l'infrastructure ferroviaire et ii) le matériel roulant:

BELGIQUE

1. Préambule

L'exercice 1997 s'inscrit dans le cadre d'un plan décennal d'investissement couvrant la période 1996-2005 dont les principaux objectifs sont au nombre de cinq :

- construction et mise en exploitation sur le territoire belge du réseau ferroviaire à grande vitesse entre Paris (Lille), Bruxelles, Amsterdam et Cologne;
- acquisition de matériel roulant pour la grande vitesse;
- renouvellement et modernisation de l'infrastructure ferroviaire du réseau classique, tant pour le transport national des voyageurs que pour le transport des marchandises;
- acquisition de matériel roulant moderne principalement destiné à accroître le confort pour le transport de personnes.

Le montant global des investissements programmés sur la période du plan décennal s'élève à 370 milliards BEF (valeur 1994).

2. Investissements 1997

Le montant total des investissements représente 45,4 milliards BEF valeur 1997. Il se décompose selon les rubriques d'investissement renseignées ci-après.

2.1. TGV

- | | | |
|--------------------|---|---------------------|
| - Infrastructure | : | 9,2 milliards BEF |
| - Matériel roulant | : | 2,3 milliards BEF |
| - Total | : | 11,5 milliards BEF. |

2.2. Réseau intérieur

2.2.1. Infrastructure

Le montant total s'élève à 13,5 milliards BEF affectés aux principaux objectifs :

- Modernisation des noeuds ferroviaires de Bruxelles, Anvers, Gand, Liège, Charleroi et amélioration de la desserte de l'aéroport de Bruxelles-Zaventem : 1,4
- Modernisation des grands axes ferroviaires principalement utilisés pour le transport national de voyageurs : 4,2
- Modernisation des axes complémentaires utilisés conjointement pour le transport de voyageurs et de marchandises : 1,2
- Modernisation des voies accessoires en gares : 0,3
- Modernisation d'une part des axes destinés au transport de marchandises et d'autre part des installations ferroviaires desservant les principaux ports belges (Anvers, Gand, Zeebrugge) : 1,9
- Renouvellement et modernisation d'équipements de sécurité sur les lignes et en gares : 0,8
- Modernisation des bâtiments et installations réservés aux voyageurs : 1,5
- Adaptation des outils de production : 2,2

2.2.2. Matériel roulant

Le montant total des investissements s'élève à 18 milliards BEF principalement affectés à l'achat de :

- locomotives électriques polytension (3kV continu, 25 kV alternatif);
 - locomotives diesels-électriques de manoeuvre;
 - automotrices électriques;
 - autorails diesel;
 - voitures pour le transport national de voyageurs;
 - wagons à marchandises;
- ainsi qu'à la transformation de voitures et de wagons pour les adapter à la demande de la clientèle.

FRANCE

i) Infrastructure du réseau ferré national (périmètre RFF):

Millions de FF courants	1995	1996	1997
Réseau principal	7 201	10 222	11 269
- dont développement TGV	1 844	4 633	5 602
Réseau Ile-de-France	2 597	1 976	2 013
Total	9 798	12 198	13 282

ii) Matériel roulant, gares, ateliers d'entretien (périmètre SNCF):

Millions de FF courants	1995	1996	1997
Réseau principal	6 288	6 244	5 795
- dont développement TGV	2 499	2 617	1 490
Réseau Ile-de-France	2 205	2 291	2 465
Total	8 493	8 535	8 260

SUISSE

investissement infrastructure: 1'683 mio
investissement matériel roulant: 467 mio

Le projet de création de corridors de ferroutage à travers les Alpes peut être considéré comme achevé en ce qui concerne les lignes situées en Suisse. Côté italien, les travaux sont menés bon train sur le tronçon Iselle - Domo-dossola. Par ailleurs, la réalisation du projet Rail 2000 fait de grand progrès. En particulier la mise à quatre voies de la ligne Aarau - Rapperswil, l'aménagement de nombreuses gares et la mise en service de nouveaux enclenchements ont fortement contribué à augmenter les capacités et à rendre le trafic plus fluide.

Des décisions importantes devront être prises au sujet des nouvelles traversées alpines pour lesquelles des galeries de reconnaissance sont actuellement en chantier. Pour bien séparer les compétences, Alp Transit Gothard a été transféré à une filiale indépendante, Alp Transit SA, qui sera opérationnelle à partir de mai 1998.

Dans le secteur du matériel roulant, il y a lieu de signaler la transformation des rames InterCity et trains directs en compositions qui circulent en reversibilité grâce à l'adjonction d'une voiture de commande. Ce système permet d'économiser tant sur le matériel roulant que sur le personnel de production et contribue à améliorer la stabilité des horaires.

La mise en service des nouvelles voitures climatisées à deux niveaux IC 2000 a permis de bien améliorer l'offre en trafic voyageurs. Les rames circulent d'abord sur les lignes Interlaken Ost - Berne - Zurich - St. Gall et entre Bâle et Coire. Aux 58 voitures livrées à fin 1997 s'ajoutera bientôt une deuxième série de 144 voitures.
