



Conseil Economique
et Social

Distr.
GENERALE

TRANS/SC.2/1998/1/Add.6
25 septembre 1998

FRANCAIS SEULEMENT

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 6

Transmis par le Gouvernement grecque

Veuillez noter que la distribution de la documentation pour le Groupe de travail principal 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**

1.1. Trafic voyageurs

Le Tableau 1 ci-dessous montre l'évolution du trafic voyageurs entre 1990 - 1997:

Tableau 1 : Évolution du trafic voyageurs entre 1990 - 1997

En millions

| Année | Voyageurs intérieur | Voyageurs international | Voyageurs total | Voyageurs-Km intérieur | Voyageurs-Km international | Voyageurs-Km total |
|-------|---------------------|-------------------------|-----------------|------------------------|----------------------------|--------------------|
| 1990 | 12,066 | 0,901 | 12,067 | 1692 | 285 | 1977 |
| 1991 | 12,251 | 0,593 | 12,252 | 1401 | 593 | 1994 |
| 1992 | 11,808 | 0,425 | 12,233 | 1920 | 125 | 2045 |
| 1993 | 11,472 | 0,275 | 11,747 | 1657 | 68 | 1725 |
| 1994 | 11,517 | 0,209 | 11,726 | 1553 | 46 | 1599 |
| 1995 | 11,241 | 0,237 | 11,478 | 1513 | 55 | 1568 |
| 1996 | 12,610 | 0,206 | 12,816 | 1699 | 51 | 1751 |
| 1997 | 13,051 | 0,210 | 13,261 | 1846 | 37 | 1884 |

En trafic national, entre 1990-1997, le nombre des voyageurs transportés a connu un accroissement de 8,16% et celui des voyageurs-Km un accroissement de 9,1%.

C'est grâce à la circulation des trains Inter-City, depuis 1989, que cette évolution positive a eu lieu.

Aujourd'hui, il y a en circulation 20 trains IC de voie normale et 10 trains IC de voie métrique, offrant des voyages de haute qualité (conditionnement de l'air, etc.) qui connaissent un succès commercial. Ils desservent les parcours suivants:

Athènes - Thessalonique, Athènes - Alexandroupolis, Athènes - Volos, Athènes - Patras, Athènes - Pyrgos, Athènes - Kyparissia.

La circulation des trains IC en combinaison avec les travaux de modernisation du réseau en cours a fait passer la durée de parcours de 7h.30 en 1989 à 6h.05 aujourd'hui et il est prévu qu'elle passe à 4h.20 en l'an 2000 dès que les travaux de modernisation seront achevés.

En plus, la promotion publicitaire des chemins de fer et surtout à la télévision, entamée depuis 1996, a joué un rôle positif dans le développement susmentionné.

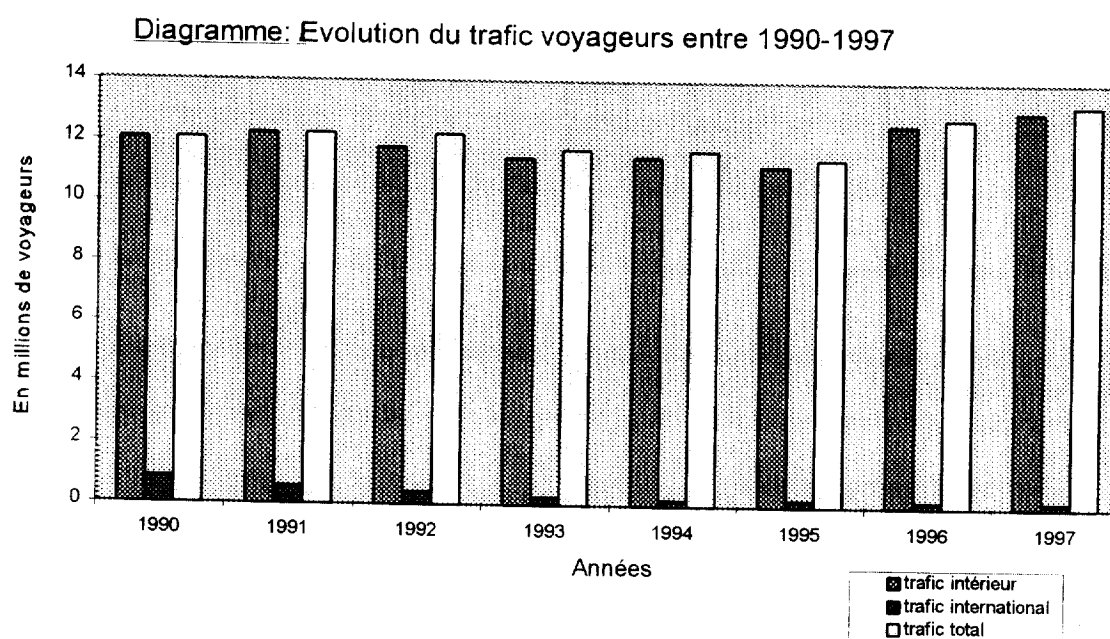
En 1992, 1993, 1994, 1995 les résultats ont légèrement fléchi surtout à cause des faits suivants :

- grève des cheminots en 1993,
- restrictions de trafic de quatre mois environ à cause d'événements exceptionnels en 1994 et 1995 (chutes de terre, manifestations des agriculteurs qui ont bloqué les rails, etc.)

Malgré la situation encourageante du trafic intérieur des voyageurs, le trafic international des voyageurs entre 1990 et 1997 a connu une baisse de 76,6% en voyageurs et de 87% en voyageurs-Km.

Cette baisse significative est en général due à la tendance de diminution du nombre des voyageurs de longues distances internationales, qui a été observée pendant les dernières années, et en particulier à cause de la guerre dans l'ancienne Yougoslavie.

Le Diagramme 1 ci-dessous présente aussi l'évolution du trafic voyageurs entre 1990-1997.



1.2. Les perspectives de développement du trafic voyageurs

Selon le Plan Opérationnel des CH (sous réserve de son approbation définitive) pour la décennie 1998-2007, les objectifs pour le trafic voyageurs sont orientés surtout vers les prestations des trains Inter-City et de certaines lignes régionales qui desservent les lignes principales. L'avenir du reste des lignes ferroviaires sera décidé après discussions avec l'État.

Les objectifs quantitatifs se traduisent par une augmentation du nombre des voyageurs transportés de 13,2 millions en 1997 à 17,2 millions en 2007 (c.à.d. une augmentation annuelle moyenne de 2,7%) et par une augmentation du parcours moyen de voyageur de 142 Km. en 1997 à 160 Km. en 2007.

2.1. Trafic marchandises

Le tableau 2 ci-dessous ci-dessous montre l'évolution du trafic marchandises entre 1990 - 1997:

Tableau 2 : Évolution du trafic marchandises entre 1990 - 1997

En millions

| Année | Tonnes intérieur | Tonnes international | Tonnes total | Tonnes-Km intérieur | Tonnes-Km international | Tonnes-Km total |
|-------|------------------|----------------------|--------------|---------------------|-------------------------|-----------------|
| 1990 | 0,948 | 2,762 | 3,710 | 410 | 237 | 647 |
| 1991 | 0,811 | 2,731 | 3,542 | 373 | 232 | 605 |
| 1992 | 0,690 | 2,707 | 3,397 | 188 | 375 | 564 |
| 1993 | 0,679 | 2,738 | 3,417 | 174 | 349 | 523 |
| 1994 | 0,619 | 0,756 | 1,375 | 169 | 154 | 324 |
| 1995 | 0,592 | 0,799 | 1,391 | 158 | 147 | 306 |
| 1996 | 0,554 | 1,650 | 2,204 | 155 | 194 | 349 |
| 1997 | 0,482 | 1,710 | 2,192 | 135 | 195 | 331 |

Entre 1990 - 1997 le trafic marchandises a connu une baisse de 40,9% en tonnes et de 48,8% en tonnes-Km.

Parmi les raisons de cette évolution défavorable on pourrait mentionner les raisons suivantes:

- la vive concurrence routière ,

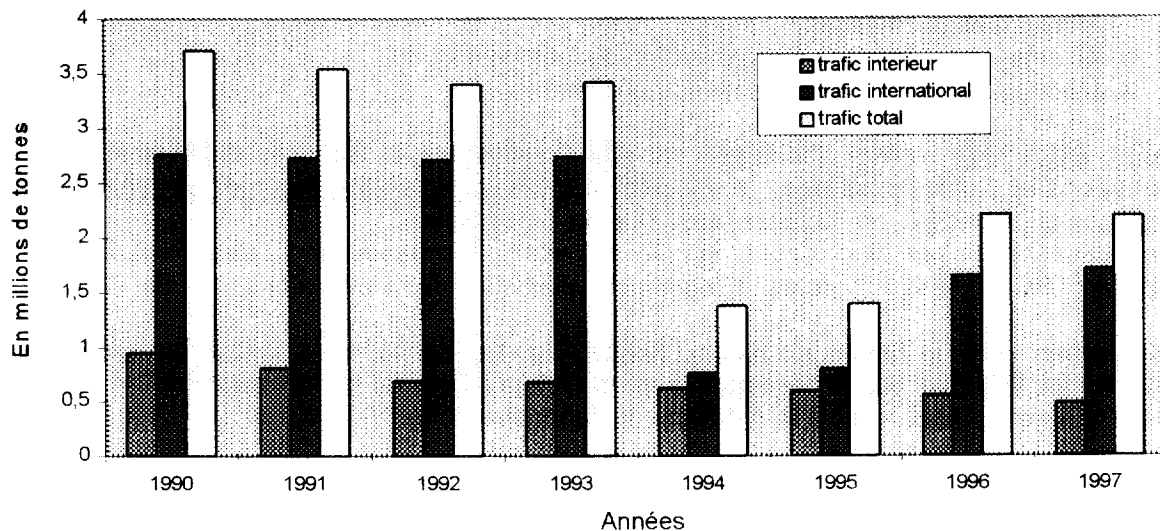
- les sanctions de l'ONU contre la Serbie et le Montenegro qui ont affecté le trafic international de marchandises en 1994 et 1995 (en 1995 une baisse de 59,7% en tonnes par rapport à l'année 1993 a été observée),

- les mesures commerciales du Gouvernement Hellénique contre le FYROM, prises en 1994 et poursuivies jusqu'en 1995,

- la diminution des exportations d'agrumes vers les pays de la CEI à cause des problèmes sérieux de grands retards lors du transbordement aux frontières de l'Ukraine et de la Moldavie, qui sont apparus depuis 1993, etc.

Le Diagramme 2 ci-dessous reflète aussi l'évolution susmentionnée :

Diagramme Évolution du trafic marchandises entre 1990-1997



2.2. Les perspectives de développement du trafic marchandises

Selon le Plan Opérationnel des CH (sous réserve de son approbation définitive) pour la décennie 1998-2007, les objectifs pour le trafic marchandises sont orientés surtout vers le transport des marchandises en vrac en trains complets, le transport des conteneurs depuis les ports helléniques vers l'Europe Centrale, et le transport des colis.

Les objectifs quantitatifs se traduisent par une augmentation des tonnes transportées de 2,1 millions en 1997 à 7,6 millions en 2007 (une augmentation annuelle moyenne de presque 12%). Une augmentation de 151 Km. en 1997 à 240 Km. en 2007 est prévue pour le parcours moyen par tonne.

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.

La restructuration des CH s'inscrit dans le cadre de l'application des dispositions des Directives 91/440, 95/18 et 95/19 CEE.

En 1995 les CH ont confié à une association de consultants l'élaboration d'un Plan Opérationnel qui s'est achevé en 1997.

Le Plan Operationnel, sous réserve de son approbation définitive, comprend et définit :

- les stratégies de l'entreprise, à long terme,
- le programme décennal d'investissements,
- l'adaptation de la législation hellénique aux Directives communautaires concernant les entreprises ferroviaires,
- la réforme de la structure d'organisation de l'entreprise, et
- la définition du Plan Operationnel quinquennal.

La Loi no 2366/1995 réglant des questions des Organismes et Services du Ministère des Transports et Communications, a accordé aux CH la possibilité de créer des filiales de construction financées en commun avec l'Union Européenne.

En application de ces dispositions, les CH ont établi, à compter du 10 Mai 1996, la filiale appelée "ERGOSE S.A." visant à la prompte exécution des travaux financés par l'UE.

En Septembre 1996, le Décret no 324 du 2/9/1996 a transposé, dans le droit hellénique la directive 91/440 CCE sur le développement des chemins de fer communautaires.

Selon ce Décret, l'État confie à l'Organisme des chemins de fer Helléniques (OSE) la gestion de l'infrastructure ferroviaire et le charge aussi, avec la contribution étatique nécessaire, de la responsabilité des investissements dans l'infrastructure, de son renouvellement, sa modernisation, sa maintenance et son extension, ainsi que de la gestion des systèmes de régulation et sécurité.

Les domaines de l'infrastructure et de l'exploitation ont été séparés au niveau des comptes, chacun d'eux ayant son propre bilan et son propre compte de résultats dans le cadre d'une entreprise intégrée.

Pour la première fois le compte de résultats de 1997 est établi sur cette base.

En Décembre 1996, le nouveau Statut des CH élaboré par un comité d'experts dans le cadre du décret no 324 portant transposition de la directive 91/440, a été approuvé, par la Décision commune no 41342/4616 du 27.12.1996 du Ministre des Transports et Communications et du Ministre des Finances.

Selon son Statut, l'Organisme des Chemins de fer Helléniques est une entreprise publique appartenant entièrement à l'État Hellénique, disposant d'autonomie économique, et opérant selon les dispositions de société anonyme.

En Mai 1997, la Décision commune du Ministre des Transports et Communications et du Ministre de l'Économie Nationale no 15429/1650 du 14.05.1997 sur la régulation de questions économiques et d'autres questions entre l'État et les CH, a été publiée dans le journal officiel. Selon cet Accord économique, de durée de 10 ans, entre l'État et les CH,

Les CH :

comme gestionnaire de l'infrastructure sont responsables pour les investissements dans l'infrastructure, la maintenance et la modernisation du réseau, la sécurité et la ponctualité,

règlent l'accès à l'infrastructure sous le contrôle de l'État pour les nouvelles entreprises ferroviaires,

font valoir les services profitables en tant que société indépendante,

au point de comptabilité, font la séparation entre la gestion de l'infrastructure et la prestation de services,

prennent toutes les mesures nécessaires afin d'obtenir une rentabilité économique,

offrent des services de transport,

ont le droit de mener une libre politique tarifaire concernant les services du trafic voyageurs et marchandises.

L'État :

- assume les dépenses de gestion de l'infrastructure confiée aux CH :
- en finançant les programmes d'investissements des CH pour la modernisation de l'infrastructure ferroviaire et la construction de nouvelles lignes, selon un programme quinquennal d'investissements dans l'infrastructure que les CH soumettent à l'État,
 - en couvrant les dépenses de maintenance de l'infrastructure ferroviaire,
 - en couvrant les dépenses de fonctionnement de l'infrastructure ferroviaire,
- indemnise les CH dans les cas où , pour des raisons particulières, il intervient dans leur politique tarifaire,
- peut demander aux CH de continuer à fournir des services économiquement préjudiciables pour le chemin de fer, en tant qu'exécution d'une obligation de service public en faveur de l'intérêt social, en leur versant les montants qui lui incombent, aux termes d'un accord relatif à signer,
 - assume l'amortissement des dettes des CH, accumulées jusqu'au 31.12.1997 envers les institutions de crédit, en versant dans l'actif du compte d'amortissement des CH (compte créé selon le Décret no 324 du 2/9/1996) la contribution annuelle correspondante.

En Mars 1998, le Décret no 76 du 26.03.1998 a transposé dans le droit hellénique la Directive communautaire 95/18 concernant les licences des entreprises ferroviaires.

En Juin 1998, le Décret no 180 du 9 Juin 1998 a transposé dans le droit hellénique la Directive communautaire 95/19 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure.

Le changement du cadre juridique et opérationnel est très récent pour pouvoir en tirer des conclusions.

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

i) infrastructure ferroviaire

Dans le cadre de modernisation du réseau ferroviaire :

280 km de nouvelle double voie à grande vitesse se sont déjà construits et 68 km sont en cours de construction,

Sur le total du réseau existant, 240 km de voie normale et 86 km de voie métrique ont été déjà

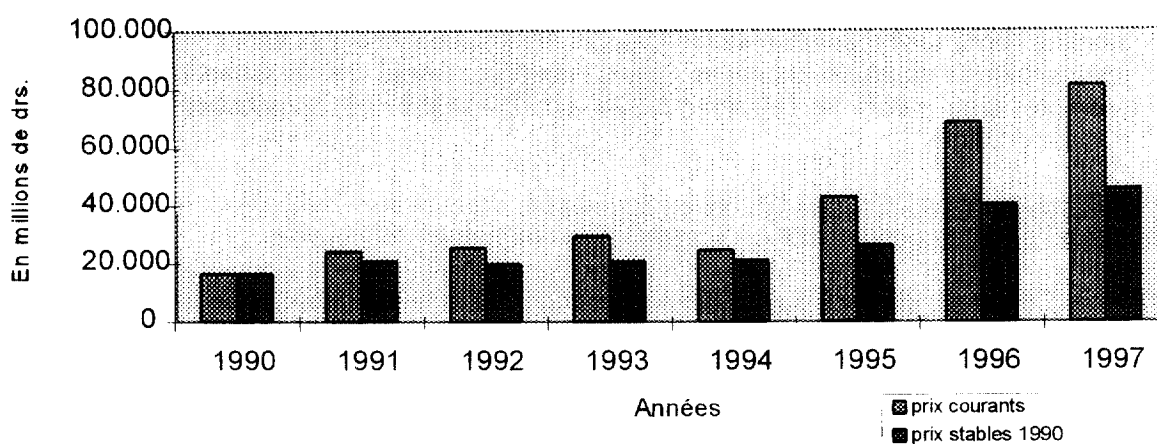
renouvelés, tandis que les travaux sur un total de 50 km et de 23 km respectivement sont en cours de construction,

L'électrification a été déjà installée sur 76 km de ligne à voie unique, et sur 515 km de voie double est en cours d'installation.

L'évolution des investissements dans le secteur de l'infrastructure ferroviaire (y compris le réseau ferré, la signalisation, la télécommunication, les gares, les installations fixes) entre 1990-1997 figure ci-dessous dans le Tableau 3 et le Diagramme 3 respectifs :

Tableau 3 : Évolution des investissements dans l'infrastructure ferroviaire entre 1990-1997

| En millions de drs. | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 |
|---------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| prix courants | 16.628 | 24.156 | 25.693 | 29.492 | 24.553 | 42.798 | 68.637 | 81.311 |
| prix stables 1990 | 16.628 | 21.005 | 19.824 | 20.686 | 21.207 | 26.319 | 40.315 | 45.659 |

Diagramme: Evolution des investissements dans l'infrastructure ferroviaire entre 1990-1997**ii) matériel roulant**

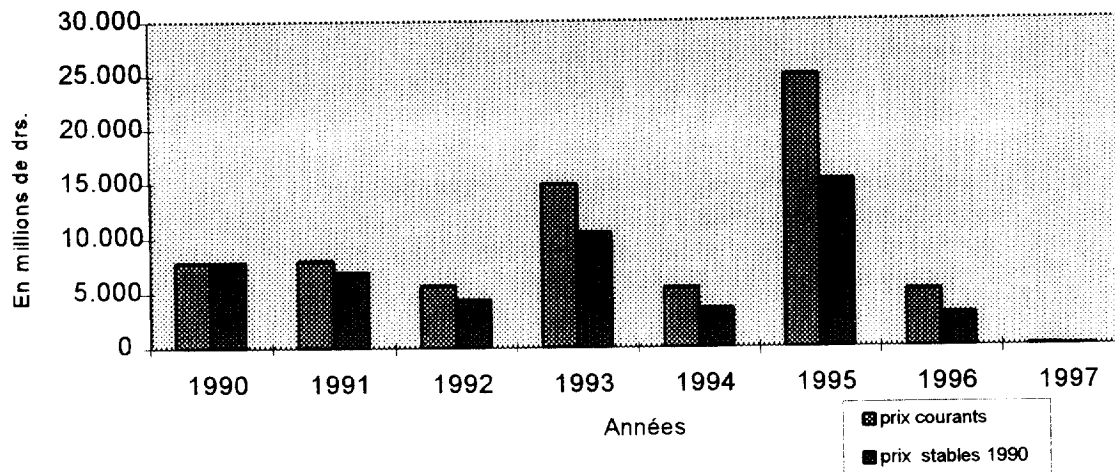
Il y a déjà en circulation 20 trains IC de voie normale et 10 trains IC de voie métrique, offrant des voyages de haute qualité, 26 nouvelles locomotives de traction diesel-électrique de 2000 KW ont déjà été livrées, ainsi que 6 locomotives électriques de 5000 KW, pour la section Thessalonique-Idomeni, qui seront mises en circulation en Novembre prochain.

L'évolution des investissements dans le matériel roulant entre 1990-1997 figure ci-dessous dans le Tableau 4 et le diagramme 4 respectifs :

Tableau 4 : Évolution des investissements dans le matériel roulant entre 1990-1997

| En millions de drs. | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 |
|---------------------|-------|-------|-------|--------|-------|--------|-------|------|
| prix courants | 7.834 | 7.979 | 5.726 | 14.984 | 5.495 | 25.003 | 5.235 | 127 |
| prix stables 1990 | 7.834 | 6.938 | 4.418 | 10.510 | 3.588 | 15.376 | 3.074 | 71 |

Diagramme : Évolution des investissements dans le matériel roulant entre 1990-1997



iii) Le Plan d'investissements 1998 - 2007

Sous réserve de son approbation définitive, le Plan décennal d'investissements pour la période 1998-2007, prévoit 3 catégories d'investissements dont le montant total figure dans le Tableau 5 ci-dessous:

Tableau 5 : Plan d'investissements 1998-2007

En milliards de drs. (prix 1997)

| | |
|-------------------------------|-------|
| Infrastructure | 2.165 |
| Exploitation | 369 |
| Gestion d'organisation | 23 |
| TOTAL | 2.557 |

Les principaux objectifs de chacune des catégories susmentionnées sont les suivants:

1. **Investissements dans l'infrastructure**
modernisation du réseau principal,
modernisation des lignes régionales complémentaires desservant le réseau principal,
développement des lignes suburbaines d'Athènes,
construction de nouvelles installations,
modernisation des terminaux de marchandises, etc.

2. **Investissements relatifs à l'exploitation**

achat de nouveau matériel roulant,

restauration du matériel roulant existant ,

- modernisation des chantiers d'entretien du matériel roulant,
- construction d'installations d'exploitation,
- construction d'installations et fourniture d'équipement de chantiers de traction, etc.

3. **Investissements relatifs à la gestion d'organisation**

gestion des immeubles,

formation du personnel sur les nouvelles technologies,

- informatisation des prestations, etc.