

EPB



## Conseil Economique et Social

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/2000/2/Add.2  
26 juillet 2000

Original: FRANÇAIS

### COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

### COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail chargé des transports

par chemin de fer

(Cinquante-quatrième session, 3-5 octobre 2000,  
point 5 de l'ordre du jour)

#### DETERMINATION DE LA CAPACITÉ DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE, Y COMPRIS LES ASPECTS RELATIFS À LA REDEVANCE D'UTILISATION

#### Additif 2

#### Transmis par les Gouvernements du Portugal et de la Suisse

Lors de sa cinquante-troisième session (6-8 octobre 1999), le Groupe de travail chargé des transports par chemin de fer a prié les gouvernements de transmettre au secrétariat leur rapport sur les progrès réalisés dans la détermination de la capacité de l'infrastructure ferroviaire dans leur pays et des redevances perçue (TRANS/SC.2/192, par. 19 et TRANS/SC.2/1999/2), particulièrement en ce qui concerne les points suivants :

- a) Statut juridique (actuel ou prévu) des gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire, des exploitants des chemins de fer et de l'organe national de réglementation.
- b) Principes gouvernant l'affectation des capacités.
- c) Principes appliqués pour distinguer les sections à capacité limitée. Critères pour l'établissement des priorités dans ces sections.
- c) Coopération entre les gestionnaires d'infrastructure de réseaux voisins pour l'affectation des capacités au niveau international.
- e) Description des plans existants ou prévus de tarification de l'infrastructure : principes et règles de tarification.
- f) Régimes spéciaux de tarification.

Les informations communiquées au secrétariat par les gouvernements du Portugal et de la Suisse sont reproduites ci-après.

\* \* \*

## 1. PORTUGAL

- a) Statut juridique du gestionnaire de l'infrastructure, des opérateurs de transports ferroviaires et de l'entité régulatrice

À la suite de la restructuration du secteur ferroviaire déterminée par la transposition de la Directive 91/440/CEE, les activités d'exploitation des services de transport et les activités de gestion de l'infrastructure ferroviaire ont été séparées. Ainsi, ont été créés au Portugal, en accord avec le principe de la séparation institutionnelle:

1. le Réseau Ferroviaire National, REFER, E.P., par le Décret-Loi n° 109/97 du 29 Avril, entreprise publique qui est chargée de la prestation du service public de gestion de l'infrastructure qui intègre le réseau ferroviaire national, sur lequel agissent les opérateurs du service, notamment la C.P. (Caminhos de Ferro Portugueses, E.P.) – entreprise qui exploite en exclusivité le service ferroviaire national et la FERTAGUS (concessionnaire du service ferroviaire de l'Axe Nord-Sud).

2. l'entité régulatrice du secteur ferroviaire, l'INTF \_ Instituto Nacional do Transporte Ferroviário, créé par le Décret-Loi 299/B/98 du 29 Septembre 1998, a la nature juridique d'institut public, ayant une personnalité juridique et une autonomie administrative, financière et patrimoniale, sujet à la tutelle et surintendance gouvernementale. L'INTF a pour but régler, contrôler et superviser le secteur ferroviaire, intervenir en matière de concessions de service public, élaborer des projets de diplômes d'encadrement et de discipline du secteur ferroviaire, qui incluent ceux qui sont nécessaires à la transposition de directives communautaires et assurer la représentation de l'Etat portugais dans des organismes internationaux du secteur ferroviaire.

La CP (Caminhos de Ferro Portugueses, E.P.) est devenue une entreprise publique après la nationalisation (1975) ayant reçu la désignation "E.P." et elle est soumise à la tutelle gouvernementale, dans les termes du n° 2 de l'article 21 du Décret-Loi 109/77 du 25 Mars.

La forme juridique de l'opérateur privé, Fertagus – Travessia do Tejo, Transportes, S.A., concessionnaire du service de transport de voyageurs dans l'Axe Ferroviaire Nord/Sud, est celle d'une société commerciale, du type société anonyme.

- b) et c) Principes d'affectation de capacités/ Critères pour l'établissement de priorités en rapport avec les segments de voie à capacité limitée.

Sous l'égide de l'INTF, une étude méthodologique a été développée, sous la dénomination "Carte de Capacité du Réseau Ferroviaire Portugais", avec l'objectif principal de définir des règles d'accès à l'infrastructure, i.e., de priorité et affectation de la capacité de l'infrastructure ferroviaire.

Le rapport final de cette étude est en discussion. Les principes proposés et en discussion sont les suivants:

- Principe de succession des canaux rapides et des canaux lents: les canaux rapides et les canaux lents sont attribués selon un cycle régulier.
- Principe de vitesse moyenne: les canaux rapides et les canaux lents sont attribués à partir d'un canal de référence théorique, qui constitue un canal moyen.

- Attribution du nombre de canaux par cycle: les canaux résiduels peuvent être attribués selon des critères économiques.
- Choix d'une structure de référence: l'horaire d'Hiver de 1999 sert de référence pour l'établissement du type de cycle par ligne.
- Principe de la symétrie unifiée: les circulations dans le sens pair et dans le sens impair des différentes familles de trains doivent respecter une symétrie identique dans tout le réseau.
- Principe de l'internationalisation des pertes de capacité: l'opérateur qui provoque une diminution de capacité doit la supporter à l'intérieur des canaux qui lui ont été attribués.
- Principe de flexibilité: les opérateurs doivent tolérer des exceptions aux cadences "pures" dans les lignes entre 15% et 30%, selon une table.
- Assurance du temps du parcours: le temps du parcours, comprenant la marge de sécurité, doit être relevé entre 4% et 8%, selon la classe du canal demandé.
- Calendrier du procès de publication des documents publics: à publier par l'INTF.

e) Plans existants ou prévus en matière de tarification de l'infrastructure: principes et règles de tarification.

L'élaboration d'un Règlement contenant les principes et les règles de tarification de l'utilisation de l'infrastructure de circulation ferroviaire est presque conclu. À cet effet, on a tenu compte des principes et critères fondamentaux de tarification suivants:

- Les taux d'utilisation assureront la couverture intégrale des coûts de gestion de l'infrastructure, définis en prenant comme référence les conditions technologiques et opérationnelles plus efficaces du point de vue de la qualité et de la fiabilité du service de gestion du réseau ferroviaire. Ainsi, il n'existe pas de couverture intégrale des coûts d'exploitation du réseau, mais seulement des coûts qui se vérifieraient au cas où cette exploitation est efficace.
- Le montant des taux d'utilisation qui devra être payé par les opérateurs sera calculé en fonction du nombre de kilomètres du réseau ferroviaire national que devront être parcourus par les trains de chaque opérateur prévus dans l'horaire défini par le gestionnaire du réseau.
- Les taux d'utilisation tiendront compte de la composition du matériel en circulation, la vitesse, la charge par axe et la période d'utilisation de l'infrastructure.
- Les taux d'utilisation seront différenciés ayant pour base des groupes homogènes de sections de voie avec des structures de coûts et de demande différenciées, créées à partir du type de service ou des caractéristiques techniques prédominantes dans chaque section.
- Les taux d'utilisation auront pour base les coûts de gestion du réseau suivants:
  - i. les coûts de conservation de la voie;
  - ii. les coûts de signalisation;
  - iii. les coûts de communications;
  - iv. les coûts de conservation des ponts et des tunnels;

- v. les coûts de commande et de contrôle de la circulation réalisés dans les postes de commande;
  - vi. les coûts de commande et de contrôle de la circulation réalisés dans les gares, en résultat d'obligations réglementaires et de sécurité, même si ces gares sont couvertes par commande à distance;
  - vii. les coûts associés à l'intervention du personnel du gestionnaire de l'infrastructure dans des manoeuvres indispensables à la circulation de trains;
  - viii. les coûts de bordure des passages à niveau, pourvu qu'ils ne représentent pas plus de 50% du coût total avec la conservation, exploitation et investissement;
  - ix. les coûts de l'opération des organismes centraux liés au contrôle de la circulation et aux Directions d'Exploitation et Conservation.
- L'identification des coûts de conservation de la voie devra rendre possible la différenciation du transport ferroviaire de voyageurs du transport ferroviaire de marchandises, selon le poids de la charge transportée.
  - Les taux d'utilisation seront calculés pour éviter toute discrimination entre les opérateurs ferroviaires qui utilisent l'infrastructure.

#### f) Régimes spéciaux de tarification

L'utilisation de l'infrastructure de circulation ferroviaire par des entreprises concessionnaires de transport ferroviaire dont les contrats de concession fixent les termes de cette utilisation visant la publication du règlement n'est pas soumise aux dispositions du règlement mentionné dans l'article antérieur.

## 2. SUISSE

### a) Statut juridique

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1999, date à laquelle la réforme des chemins de fer est entrée en vigueur, les grandes entreprises ferroviaires suisses doivent avoir une séparation organisationnelle et comptable de leurs secteurs d'infrastructure et des transports. Les petites entreprises peuvent se limiter à la seule séparation comptable.

La quasi-totalité des chemins de fer sont constitués en société anonyme.

L'organe national de réglementation est l'Office fédéral des transports.

### b) Principes pour l'affectation des capacités

Le gestionnaire de l'infrastructure a l'obligation d'assurer un accès au réseau non discriminatoire. Il est admis que ce principe est respecté :

- si, lors de l'attribution des sillons et de la fixation de leurs prix pour son propre usage, le gestionnaire de l'infrastructure s'impose les mêmes règles que celles qui sont applicables aux tiers;

- si, dans des conditions équivalentes, les tiers sont traités de la même manière lors de l'attribution des sillons et de la fixation de leurs prix;
- si le gestionnaire de l'infrastructure n'impose aucune condition technique qui ne soit pas prévue dans une loi ou une ordonnance;
- s'il publie les conditions fondamentales de l'accès au réseau, ainsi que les caractéristiques techniques essentielles de la ligne telles que le profil (déclivité), les rayons des courbes, la longueur des voies d'évitement et des quais, la classe de la ligne, l'équipement de sécurité.

#### c) Capacités limitées et critères pour l'établissement des priorités

Le gestionnaire de l'infrastructure est responsable pour la planification des capacités et analyse la rentabilité des projets d'investissements pour l'entreprise. L'Office fédéral des transports examine ces projets sous l'angle de leur efficacité macro-économique. La Confédération et les CFF fixent en commun dans le cadre d'une convention sur les prestations, valable pour une période de quatre ans, les projets à réaliser et leur financement. Les grands projets sont financés par un fonds (alimenté principalement par les recettes de la redevance poids lourds proportionnelle aux prestations). Pour les entreprises de chemins de fer privés, il n'existe pas de conventions sur les prestations. Chacun des projets élaborés par ces entreprises fait l'objet d'une analyse d'opportunité et de financement.

En ce qui concerne l'attribution des sillons, le gestionnaire de l'infrastructure est tenu de respecter les priorités définies dans l'article 9 a de la Loi fédérale sur les chemins de fer. Celui-ci précise qu'en cas d'octroi de l'accès au réseau, le trafic voyageurs selon l'horaire cadencé reste prioritaire et que les correspondances à l'intérieur d'une chaîne coordonnée de transports publics ne doivent pas être compromises. Le Conseil fédéral peut cependant accorder des dérogations à cette hiérarchie des priorités, compte tenu des impératifs de l'économie et de l'aménagement du territoire. Il pourrait ainsi par exemple donner la priorité au trafic marchandises sur certains axes de transit.

#### d) Coopération internationale pour l'affectation des capacités

Le gestionnaire d'infrastructure est chargé de coordonner les horaires des chemins de fer sur le plan international, notamment dans le cadre de la Conférence européenne des horaires. En concluant des accords avec les Etats voisins établissant des lignes directrices pour le développement des infrastructures, la Confédération, de son côté, se charge de garantir la capacité des lignes d'accès au réseau suisse.

#### e/f) Principes et régimes spéciaux de tarification

Les principes pour la détermination du prix des sillons sont fixés dans l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF : ci-jointe).

---