



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/1999/1
16 juillet 1999

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par chemin de fer
(Cinquante-troisième session, 6-8 octobre 1999,
point 4 de l'ordre du jour)

**ÉTUDE DE LA SITUATION DES CHEMINS DE FER
DANS LES PAYS MEMBRES**

Transmis par les Gouvernements de l'Arménie, du Bélarus,
de la République tchèque, du Danemark et de l'Allemagne

Veillez noter que la distribution des documents du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) n'est plus "restreinte". En conséquence, le secrétariat a adopté un nouveau système dans lequel tous les documents autres que les rapports et les ordres du jour seront numérotés comme suit : TRANS/SC.2/année/numéro. L'ancien système de numérotation (par ex. TRANS/SC.2/21) sera conservé pour les rapports, ordres du jour, résolutions et autres publications importantes.

Note : À sa cinquante-deuxième session, le Groupe de travail principal a examiné, entre autres, la situation des chemins de fer dans les pays membres.

À ce propos, il a prié les gouvernements de lui fournir des renseignements sur les questions suivantes qui ont une incidence sur les chemins de fer dans les pays membres :

- a) données sur l'évolution passée et future du transport par chemin de fer des voyageurs et des marchandises;
- b) Faits nouveaux à observer suite à la réorganisation du secteur ferroviaire, à la lumière de l'expérience acquise grâce à ces nouvelles dispositions structurelles;
- c) Investissements dans i) l'infrastructure et ii) le matériel roulant (TRANS/SC.2/190, par. 17).

Le Groupe de travail voudra peut-être examiner les réponses communiquées au secrétariat, qui sont reproduites ci-après.

* * *

**ÉTUDE DE LA SITUATION DES CHEMINS DE FER
DANS LES PAYS MEMBRES**

ARMÉNIE

a) En 1997, le nombre des voyageurs a été de 1 924 183, et il s'est élevé à 1 588 464 en 1998. Leur nombre a donc diminué de 335 719 par rapport à 1997. En 1999, le nombre des voyageurs transportés est en augmentation de 42 200 par rapport aux trois premiers mois de 1998, ce qui a eu un effet positif sur les autres données. En 1998, le tonnage de marchandises transportées a augmenté de 29 200 par rapport à 1997, ce qui représente une progression de 19,9 %. En 1999, le trafic de marchandises devrait croître de 25 % par rapport à l'an passé.

b) Le document N238 émanant du Ministre des transports et daté du 6 novembre 1998 porte création de trois sociétés par actions ayant des liens étroits avec l'État : les "Transports des chemins de fer arméniens"; le "Matériel roulant" et l'"Infrastructure".

c) Investissements :

- La société "Infrastructure" a besoin de matériels, de techniques et d'une mécanisation de l'exploitation des chemins de fer, qui nécessitent une somme de 4,4 millions de dollars É.-U.

La reconstruction des voies ferrées, des ponts et des tunnels nécessite 20,6 millions de dollars É.-U.

Le système d'approvisionnement en énergie a besoin de 8 millions de dollars É.-U.

- La société "Matériel roulant" nécessite 3,8 millions de dollars É.-U. En outre, les dépenses d'équipement et d'entretien des trains de voyageurs nécessitent 2,1 millions de dollars É.-U., et l'adoption de nouvelles technologies 2,1 millions de dollars É.-U.

BÉLARUS

Les principaux secteurs de développement du transport par chemin de fer sont les suivants :

- Le point de franchissement de la frontière de Brest-Terespol;
- Le point de franchissement de la frontière de Lososna-Kuźnica;
- Le point de franchissement de la frontière de Svisloch-Semenuvka;
- Le point de franchissement de la frontière de Gudogai-Shumskas (vers la Lituanie).

La gare de Brest est dotée de l'infrastructure suivante : un terminal à conteneurs pour le chargement des conteneurs à masse brute maximale élevée,

y compris les conteneurs frigorifiques; des installations pour le transbordement des wagons couverts et des wagons frigorifiques; une zone pour le transbordement des marchandises lourdes et des marchandises chargées sur des wagons ouverts; et une installation pour le changement des essieux montés des wagons de marchandises. À la gare de Motykaly (embranchement de Brest), se trouve une installation pour le transbordement des gaz liquéfiés. Le traitement des trains venant de Pologne prend de 36 à 48 heures (vérifications à la frontière, formalités douanières, quarantaine et contrôles vétérinaires, dédouanement des marchandises et rechargement); le traitement des trains partant pour la Pologne requiert 8 à 10 heures. Le taux d'utilisation des capacités de l'infrastructure est de 30 %. La gare de Svisloch est spécialisée dans le transbordement des wagons contenant des marchandises dangereuses et comprend une installation pour le transbordement des gaz liquéfiés.

À la gare de Berestovitsa, le charbon est transbordé et les essieux montés sont remplacés, ce qui permet aux wagons d'emprunter la voie étroite jusqu'à la gare de Svisloch.

À la gare de Lososna, on procède au transbordement des wagons couverts. Les marchandises lourdes peuvent être transbordées à la gare de Bruzgi (actuellement, les grues sont remisées).

La gare de Molodechno est une gare de transbordement qui reçoit et expédie les trains en provenance et à destination de la Lituanie. En ce moment, cette gare traite jusqu'à 22 paires de trains par jour. Le temps moyen d'immobilisation, compte tenu des diverses inspections, est de 7 à 8 heures par train.

Des travaux dont l'achèvement est prévu pour 2005, dans le cadre du programme intégré du Gouvernement pour le développement de l'infrastructure dans les zones frontalières, comprennent la construction, sur la frontière lituanienne, d'une nouvelle gare : Gudogai-1, dotée de toutes les installations nécessaires aux formalités de franchissement de la frontière, contrôles douaniers et autres et dédouanement des marchandises, et la reconstruction de la gare de Bigosovo, à la frontière lettone.

La question de la signature d'un accord sur l'appui conjoint relatif au transport de transit de fret par des rames de train est à l'examen. Un tel accord permettrait de réduire de trois heures le temps nécessaire au traitement des rames dans les gares frontière.

En outre, le Gouvernement de la République du Bélarus a donné des instructions aux organes compétents concernés pour que soient levées les restrictions frappant le transport de transit des matières hautement toxiques (sous réserve du respect des conditions de transport énoncées à l'annexe 2 du SMGS/SMPS) et de divers types de déchets industriels.

Des préparatifs sont en cours pour la signature d'un accord entre la Deutsche Bundesbahn et le Service des Chemins de fer bélarussiens de Brest pour l'échange électronique d'informations sur les marchandises expédiées. Les bureaux de transbordement des gares de Brest, Svisloch, Lososna et Molodechno sont équipés d'ordinateurs et d'imprimantes. Les informations concernant les marchandises expédiées, reçues et en transit sont entrées dans la base de données du centre informatique des Chemins de fer bélarussiens.

INFORMATIONS SUR LE TRAFIC MARCHANDISES ET VOYAGEURS

| | Trafic marchandises (en millions de tonnes-km chargées) | | | | | Trafic voyageurs (en millions de voyageurs-km) | | | | | |
|------------------------|---|--------------------------------|-------------|-------------|----------|--|--------------------------------|----------|-------------|-------------|---------|
| | Total | Ventilation par type de trajet | | | | Total | Ventilation par type de trajet | | | | |
| | | Régional | Importation | Exportation | Transit | | Banlieue | Régional | Importation | Exportation | Transit |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 1990 | 75 427,0 | 21 846,0 | 12 498,9 | 11 259,4 | 29 816,4 | 16 851,6 | 5 617,6 | 2 576,9 | 2 430,2 | 2 694,5 | 3 153,1 |
| 1991 | 65 550,9 | 21 137,0 | 11 504,3 | 9 124,8 | 23 778,6 | 15 795,3 | 4 926,9 | 2 574,4 | 2 429,5 | 2 596,6 | 2 853,3 |
| en pourcentage de 1990 | 86,9 | 96,8 | 92,0 | 81,0 | 79,8 | 93,7 | 87,7 | 99,9 | 100,0 | 96,4 | 81,9 |
| 1992 | 56 441,1 | 16 468,7 | 9 370,3 | 7 244,9 | 23 353,4 | 18 017,1 | 6 736,2 | 2 724,9 | 2 446,0 | 2 766,7 | 3 303,9 |
| en pourcentage de 1991 | 86,1 | 77,9 | 81,5 | 79,4 | 98,2 | 114,1 | 136,7 | 105,8 | 100,7 | 106,6 | 115,8 |
| 1993 | 42 919,0 | 14 412,3 | 5 486,4 | 4 740,5 | 18 276,3 | 19 500,3 | 8 539,4 | 2 877,0 | 2 464,0 | 2 757,8 | 2 480,7 |
| en pourcentage de 1992 | 76,0 | 87,5 | 58,6 | 65,4 | 78,3 | 108,2 | 126,8 | 105,6 | 100,7 | 99,7 | 86,0 |
| 1994 | 27 962,9 | 9 774,2 | 3 269,5 | 5 492,5 | 9 424,6 | 16 063,1 | 8 196,6 | 2 903,7 | 1 968,0 | 2 054,2 | 1 235,9 |
| en pourcentage de 1993 | 65,2 | 67,8 | 59,6 | 115,9 | 51,6 | 82,4 | 96,0 | 100,9 | 79,9 | 74,5 | 43,5 |
| 1995 | 25 510,4 | 8 810,9 | 2 550,4 | 5 457,9 | 8 689,0 | 12 505,1 | 7 409,6 | 2 002,3 | 1 161,0 | 1 072,5 | 864,1 |
| en pourcentage de 1994 | 91,2 | 90,1 | 78,0 | 99,4 | 92,2 | 77,8 | 90,4 | 69,0 | 59,0 | 52,2 | 69,9 |
| 1996 | 26 018,3 | 8 457,8 | 2 846,7 | 4 921,7 | 9 790,3 | 11 656,8 | 6 955,7 | 1 998,4 | 992,8 | 949,2 | 760,7 |
| en pourcentage de 1995 | 102,0 | 96,0 | 111,6 | 90,2 | 112,7 | 93,2 | 93,9 | 99,8 | 85,5 | 88,5 | 88,0 |
| 1997 | 30 636,1 | 9 755,0 | 3 254,8 | 5 570,9 | 12 053,9 | 12 908,9 | 8 248,8 | 2 120,0 | 931,9 | 909,5 | 698,7 |
| en pourcentage de 1996 | 117,7 | 115,3 | 114,3 | 113,2 | 123,1 | 110,7 | 118,6 | 106,1 | 93,9 | 95,8 | 91,8 |
| 1998 | 30 370,0 | 10 169,8 | 2 659,7 | 5 813,4 | 11 725,8 | 13 268,1 | 8 946,1 | 2 238,1 | 749,5 | 743,8 | 590,6 |
| en pourcentage de 1997 | 99,1 | 104,3 | 81,7 | 104,4 | 97,3 | 102,8 | 108,5 | 105,6 | 80,4 | 81,8 | 84,5 |

PRINCIPAUX INDICATEURS DE L'ACTIVITÉ FERROVIAIRE BÉLARUSSIENNE EN 1998

| Indicateur | Unité de mesure | Total |
|---|--------------------------|----------|
| 1. Chargement, moyenne journalière | tonnes | 143 384 |
| 2. Charge statique des wagons | tonnes par wagon | 51,66 |
| 3. Déchargement, moyenne journalière | wagons | 2 489 |
| 4. Temps de rotation d'un wagon de marchandises | jours | 3,03 |
| 5. Temps d'immobilisation moyen d'un wagon pour une opération de chargement | heures | 19,49 |
| 6. Temps d'immobilisation moyen d'un wagon à la station technique | heures | 6,85 |
| 7. Vitesse sur les sections | km/h | 40,3 |
| 8. Vitesse technique | km/h | 47,0 |
| 9. Poids moyen des trains de marchandises (brut) | tonnes | 3 043 |
| 10. Trafic marchandises | millions de tonnes·km | 30 370,0 |
| 11. Trafic voyageurs | millions de voyageurs·km | 13 268,1 |
| 12. Productivité de la main d'oeuvre | tonne·km par personne | 1 018,9 |

RÉPUBLIQUE TCHÈQUEa) Données concernant l'évolution passée et future du trafic ferroviaire voyageurs et marchandises

Au début des années 90, on a enregistré une diminution sensible du nombre des opérations de transport des chemins de fer tchécoslovaques en raison d'un fort accroissement du parc de voitures particulières et du transport de masse par camion, en même temps qu'une perte des marchés orientaux et une restructuration de l'économie de la République fédérative tchécoslovaque. Cette tendance s'est poursuivie bien après le démembrement du pays, qui a donné naissance à la République tchèque. Aujourd'hui, les opérations de transport des Chemins de fer tchèques s'alignent progressivement, pour ce qui est des pourcentages, sur celles des pays développés d'Europe occidentale, et nous pouvons supposer que, dans l'avenir, les opérations de transport de voyageurs et de fret en République tchèque deviendront similaires à celles de ces pays. Qui plus est, l'achèvement des couloirs I et II devrait permettre une augmentation du transport international de voyageurs, qui s'accroîtra lorsque la République tchèque deviendra membre de l'UE. L'intégration de la République tchèque à l'OTAN devrait également se traduire par une progression des opérations de transport militaire.

Transport de voyageurs

| | 1995 | 1998 | 2000 | 2010 |
|--|----------|----------|----------|----------|
| Productivité du transport (milliers de km) | 9 601,30 | 7 595,00 | 8 600,00 | 9 600,00 |
| Voyageurs (milliers) | 268,95 | 182,00 | 205,00 | 230,00 |
| Distance moyenne (km) | 35,70 | 36,80 | 37,60 | 38,70 |

Transport de fret

| | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | |
|---|--------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Indicateur | Unité | | | | | | | | | | | | | |
| Fret | millions de tonnes | 155,44 | 139,77 | 123,73 | 108,76 | 108,86 | 107,23 | 103,36 | 93,52 | 92,00 | 93,00 | 91,70 | 90,80 | 89,90 |
| International | millions de tonnes | 77,81 | 67,37 | 53,75 | 49,12 | 54,30 | 54,04 | 54,19 | 53,68 | 53,50 | 53,00 | 52,60 | 52,60 | 52,70 |
| <u>dont :</u> | millions de tonnes | 39,33 | 31,38 | 27,05 | 25,23 | 27,24 | 27,63 | 26,44 | 25,38 | 25,30 | 25,00 | 24,70 | 24,50 | 24,30 |
| Exportations | millions de tonnes | 31,15 | 26,63 | 18,76 | 18,16 | 21,46 | 21,27 | 21,94 | 22,05 | 21,40 | 21,20 | 21,00 | 21,10 | 21,20 |
| Importations | millions de tonnes | 7,33 | 9,36 | 7,94 | 5,73 | 5,60 | 5,14 | 5,81 | 6,25 | 6,80 | 6,80 | 6,90 | 7,00 | 7,20 |
| Transit interÉtats | millions de tonnes | 77,63 | 72,40 | 69,98 | 59,64 | 54,56 | 53,19 | 49,17 | 39,84 | 38,50 | 40,00 | 39,10 | 38,20 | 37,20 |
| Distance moyenne | km | 193,60 | 200,20 | 203,20 | 208,70 | 207,80 | 208,30 | 200,65 | 195,61 | 196,00 | 195,10 | 194,00 | 193,50 | 193,00 |
| Chargements totaux | millions de tonnes | 116,96 | 103,78 | 97,03 | 84,87 | 81,80 | 80,82 | 75,61 | 64,77 | 63,80 | 65,00 | 63,80 | 62,70 | 61,50 |
| <u>dont :</u> | | | | | | | | | | | | | | |
| Combustibles solides | | 59,59 | 51,61 | 52,12 | 43,00 | 39,36 | 39,00 | 35,78 | 28,29 | 27,10 | 28,20 | 27,30 | 26,40 | 25,40 |
| Pétrole et produits pétroliers | | 4,51 | 4,54 | 4,50 | 4,55 | 4,16 | 4,12 | 3,73 | 3,42 | 3,30 | 3,30 | 3,20 | 3,20 | 3,10 |
| Minerais et produits mécaniques | millions de tonnes | 13,81 | 11,80 | 10,74 | 10,73 | 12,16 | 11,20 | 11,18 | 11,13 | 10,80 | 10,60 | 10,40 | 10,20 | 10,00 |
| Matières premières (millions de tonnes) | | 2,82 | 2,41 | 2,13 | 1,34 | 1,30 | 1,40 | 1,20 | 1,18 | 1,20 | 1,30 | 1,25 | 1,20 | 1,15 |
| Bois de construction et produits du bois (millions de tonnes) | | 15,50 | 14,97 | 12,30 | 11,69 | 9,40 | 9,74 | 8,99 | 7,42 | 7,60 | 7,80 | 7,75 | 7,70 | 7,65 |
| Produits dérivés du bois (millions de tonnes) | | 5,63 | 4,87 | 4,25 | 5,19 | 5,47 | 5,66 | 5,39 | 4,65 | 4,70 | 4,60 | 4,60 | 4,50 | 4,50 |
| Produits alimentaires et agricoles (millions de tonnes) | | 3,77 | 3,96 | 3,14 | 2,67 | 3,76 | 3,01 | 2,56 | 2,17 | 2,10 | 2,10 | 2,00 | 2,00 | 2,00 |
| Tous autres produits | | 11,30 | 9,62 | 7,85 | 5,70 | 6,19 | 6,69 | 6,78 | 6,51 | 7,00 | 7,10 | 7,30 | 7,50 | 7,70 |

- b) On peut observer de nouvelles tendances en matière d'exportations par suite de la réorganisation du secteur ferroviaire, en particulier en ce qui concerne la création de nouvelles associations de chemins de fer

La réorganisation des Chemins de fer tchèques est un processus permanent, dont les résultats ne pourront être évalués qu'ultérieurement. La séparation, pour ce qui est de la comptabilité, de l'infrastructure et de l'exploitation, conformément à la Directive 91/440, a donné des résultats positifs. À l'heure actuelle, une nouvelle loi est en gestation afin de transformer les Chemins de fer tchèques en une société par actions.

- c) Investissements dans les domaines i) de l'infrastructure ferroviaire et ii) du matériel roulant

i) À l'heure actuelle et par la suite, les investissements visent principalement à améliorer l'infrastructure ferroviaire des couloirs paneuropéens (couloirs IV et VI). Dans le cadre de l'Accord AGTC, il devrait également y avoir une optimisation d'autres lignes, ainsi que des lignes de raccordement. Les lignes qui ne sont ni modernisées ni optimisées seront progressivement mises en conformité avec les normes. Toutefois, il ne faut pas s'attendre à ce que la construction de lignes à grande vitesse commence avant 2010.

ii) Dans un proche avenir, les investissements dans le matériel roulant seront principalement consacrés à l'achat de wagons adaptés aux nouvelles voies, notamment de voitures à superstructure amovible.

DANEMARKa) Chiffres clés**41998**

| | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Trafic voyageurs (milliers de trajets) | | | | | |
| Trains de grand parcours | 7 124 | 7 070 | 6 857 | 8 303 | 8 902 |
| Trains régionaux | 44 077 | 43 744 | 43 356 | 43 204 | 44 571 |
| Trains-S (y compris Lille Nord) | 94 811 | 93 407 | 92 894 | 91 815 | 94 501 |
| Trains internationaux | 1 301 | 1 246 | 1 269 | 1 257 | 1 217 |
| Total des trajets | 147 313 | 145 467 | 144 376 | 144 579 | 149 191 |
| Voyageurskm (millions) | | | | | |
| Trains de grand parcours | 1 585 | 1 569 | 1 509 | 1 809 | 2 134 |
| Trains régionaux | 1 831 | 1 810 | 1 824 | 1 818 | 1 842 |
| Trains-S (y compris Lille Nord) | 1 225 | 1 207 | 1 196 | 1 179 | 1 210 |
| Trains internationaux | 207 | 198 | 188 | 184 | 183 |
| Total voyageurskm | 4 848 | 4 784 | 4 717 | 4 990 | 5 369 |
| Trafic marchandises (milliers de tonnes) | | | | | |
| Colis | 651 | 671 | 607 | 556 | 584 |
| Charges complètes | 3 707 | 3 774 | 3 237 | 3 635 | 3 295 |
| Fret combiné | 2 319 | 2 344 | 2 406 | 2 556 | 2 168 |
| Transit | 2 984 | 2 683 | 1 891 | 1 887 | 1 941 |
| Total marchandises | 9 661 | 9 472 | 8 141 | 8 634 | 7 988 |
| Tonneskm (millions) | | | | | |
| Colis | 154 | 159 | 144 | 124 | 133 |
| Charges complètes | 738 | 732 | 693 | 858 | 807 |
| Fret combiné | 402 | 447 | 465 | 462 | 461 |
| Transit | 714 | 647 | 455 | 539 | 657 |
| Total tonneskm | 2 008 | 1 985 | 1 757 | 1 983 | 2 058 |
| Productivité (milliers de km) | | | | | |
| Trains de grand parcours | 9 969 | 9 991 | 9 846 | 11 659 | 15 923 |
| Trains régionaux | 23 783 | 24 010 | 24 074 | 23 879 | 21 518 |
| Trains-S (y compris Lille Nord) | 14 564 | 14 905 | 14 974 | 14 749 | 14 916 |
| Trains internationaux | 2 121 | 1 829 | 1 618 | 1 545 | 1 548 |
| Total trains de voyageurs | 50 437 | 50 735 | 50 512 | 51 832 | 53 905 |
| Trains de marchandises | 7 703 | 7 308 | 7 150 | 7 246 | 6 846 |
| Total trainskm | 58 140 | 58 043 | 57 662 | 59 078 | 60 751 |

- b) On pourra observer une évolution à la suite de la réorganisation du secteur ferroviaire, la création de nouvelles sociétés de chemins de fer faisant l'objet d'une attention particulière :

Conformément à l'article 10 de la Directive 91/440/CEE de la Communauté européenne, la société privée d'exploitation de chemins de fer PrivatBanen Sønderjylland transporte du fret sur le réseau ferroviaire danois sans aucune aide financière de l'État depuis 1997. Cette société fait partie du groupement ferroviaire international (germano-danois) PBS-NVAG, et devrait transporter environ 100 000 tonnes de fret cette année.

- c) Investissements

Investissements en matériel roulant :

- 1997 : 941 millions de couronnes (prix de 1997)
- 1998 : 520 millions de couronnes (prix de 1998)

Investissements en infrastructure, y compris les emplois :

- 1997 : 992 millions de couronnes (prix de 1997)
- 1998 : 838 millions de couronnes (prix de 1998).

ALLEMAGNE

- a) Données concernant l'évolution passée et future du trafic ferroviaire de voyageurs et de marchandises

Dans ce contexte, la Deutsche Bahn AG a fourni les données suivantes :

| | | Résultats en matière de transport | | |
|---|--------------------------|-----------------------------------|------|------|
| | | 1994 | 1995 | 1996 |
| Transport de voyageurs par trains à grande distance | Milliards de voyageurskm | 34,8 | 34,3 | 39,6 |
| Transport de voyageurs par trains à courte distance | | 30,3 | 31,3 | 32,9 |
| Transport par trains de marchandises | Milliards de tonneskm | 69,8 | 73,3 | 80,4 |

Pour ce qui est des chemins de fer de l'État fédéral, seules sont actuellement disponibles les données concernant le secteur du transport de voyageurs sur de courtes distances. Durant l'année 1993-1994, 23 sociétés ont enregistré 14,9 millions de trains-km (les chiffres comparables de la Deutsche Bahn sont de 483 millions de trains-km), alors que, pendant l'année 1999-2000, 34 sociétés devraient accumuler 38 millions de trains-km (les chiffres comparables de la Deutsche Bahn pour l'année 1998-1999 sont de 532 millions de trains-km).

Des données concernant le transport de marchandises par des sociétés de chemins de fer autres que celles de l'État fédéral ont été annoncées; elles seront communiquées dès qu'elles seront disponibles.

b) Évolution consécutive à la réorganisation du secteur ferroviaire, en particulier la création de nouvelles sociétés de chemins de fer

En vertu de l'article 2 de la loi portant création des chemins de fer allemands, il fallait que les quatre divisions suivantes : services de transport locaux et régionaux de voyageurs, services voyageurs à longue distance, fret et infrastructure ferroviaire soient séparées pour devenir des sociétés publiques indépendantes à responsabilité limitée. Conformément à une proposition du Conseil d'administration de la Deutsche Bahn AG, le service commercial qui s'occupe des gares de voyageurs deviendra également indépendant. Les cinq sociétés publiques à responsabilité limitée suivantes :

- DB Reise & Touristik AG (voyages et tourisme)
- DB Regio AG
- DB Cargo AG
- DB Station & Service AG
- DB Netz AG (réseau)

ont été créées pour commencer à fonctionner le 1er janvier 1999 et seront inscrites au registre du commerce durant l'été de 1999.

L'origine de l'obligation juridique d'une scission est la nécessité d'appliquer la Directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement des chemins de fer communautaires pour ce qui est de la séparation de l'infrastructure et de l'exploitation, et de l'admission de tiers sur les réseaux ferroviaires nationaux afin d'assurer pour les transports ferroviaires une plus large part de la croissance escomptée du trafic.

En outre, la réforme ferroviaire a conduit à la création d'un nombre considérable de sociétés de chemins de fer qui exploitent, en particulier, des services de transport de marchandises et, sur la base de la loi de régionalisation, des services locaux et régionaux de transport de voyageurs. Le 1er janvier 1999, pas moins de 102 sociétés de chemins de fer étaient enregistrées en Allemagne, en plus de la DB AG, en tant qu'exploitants de services de transport public. En 1998, les chemins de fer fédéraux ont repris 25 lignes à la Deutsche Bahn AG. Par ailleurs, des sociétés des chemins de fer non fédérales exploitent des services de transport sur sept lignes de la Deutsche Bahn, sur la base de contrats de coopération conclus avec la DB AG. Pendant la période comprise entre 1994 et le changement d'horaires au mois de mai 2000, dans 57 cas des services de transport de voyageurs auront été repris par des sociétés de chemins de fer non fédérales sur la base de la liberté d'accès au réseau, à la suite d'une procédure d'appel d'offres lancée par les Länder pour la fourniture de services locaux et régionaux de transport de voyageurs par chemin de fer. Depuis 1994, des services de transport de fret fournis par des sociétés de chemins de fer non fédérales ont en outre été offerts sur 17 liaisons, en concurrence avec la DB AG, et dans huit cas en coopération avec elle.

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

Les investissements effectués par la Deutsche Bahn AG dans les secteurs susmentionnés pendant la période 1994-2002 seront les suivants :

| | | Investissements durant la période | |
|---------------------------|-----------------|-----------------------------------|-----------------|
| | | 1994-1997 | 1998-2002 |
| Total des investissements | milliards de DM | 55 | probablement 80 |
| en infrastructure | | 38 | probablement 55 |
| en matériel roulant | | 9 | probablement 12 |

Dans le cas des chemins de fer non fédéraux, il n'est possible d'indiquer que les investissements pour l'année 1997. Pour ce qui est de l'infrastructure, ils s'élèvent à approximativement 287 millions de DM, et en ce qui concerne le matériel roulant à environ 164 millions de DM.
