



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/2000/2/Add.1
25 juillet 2000

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE 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)

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

Additif 1

Transmis par les Gouvernements de l'Arménie, de la Bulgarie, de la République tchèque,
du Danemark, de la Finlande, de l'Allemagne, de la Hongrie, de la Lettonie, de la Lituanie,
de la Macédoine, des Pays-Bas, de la Slovaquie, de la Slovénie,
de la Suède et du Royaume-Uni

À 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 perçues (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 de 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.
- d) 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 par les gouvernements sont reproduites ci-après.

* * *

1. ARMÉNIE

- a) Statut juridique (actuel ou prévu) des gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire, des exploitants de chemins de fer et de l'organe national de réglementation

L'organe national de réglementation des chemins de fer en Arménie est la Direction des chemins de fer du Ministère des transports et des communications de la République d'Arménie, dont le statut est établi par le décret du Gouvernement No 625 (06.11.1998). Les exploitants généraux des chemins de fer sont répartis entre trois administrations : Matériel roulant ferroviaire de la République d'Arménie (SSCGVC), Transports ferroviaires de la République d'Arménie (SCGVC) et Infrastructure ferroviaire de la République d'Arménie (SCGVC), qui relèvent de la Direction des chemins de fer susdite; le statut de leurs gestionnaires est fixé par la loi et par le décret gouvernemental précité. Un projet de loi concernant les chemins de fer, actuellement en préparation, sera soumis à l'Assemblée nationale de la République d'Arménie. La ratification de la loi mettra fin au processus de légalisation de l'exploitation du domaine ferroviaire.

- b), c) Principes gouvernant l'affectation des capacités et principes appliqués pour distinguer les sections à capacité limitée

Les possibilités techniques et économiques de la Direction des chemins de fer arméniens permettent de réaliser un chiffre de 35 millions de tonnes par an pour le transport des marchandises. Les indices sont calculés d'après les possibilités énergétiques et économiques de la Direction, qui tiennent compte de la capacité des lignes, des ouvrages, des sous-stations d'alimentation électrique, des réseaux de contact et de l'évaluation du potentiel des stations fondée sur les résultats de l'année précédente.

- d) Coopération entre les gestionnaires d'infrastructure de réseaux voisins pour l'affectation des capacités au niveau international

La Direction des chemins de fer arméniens a des points de contact avec la Géorgie (Ayrum-Sadakhlo), la Turquie (Akhuryan-Dagukap) et l'Azerbaïdjan (Eraskh-Norachen et Ijevan-Ghazakh). La coopération avec la Direction des chemins de fer géorgiens est assurée par des contacts directs, de même que dans le cadre du Comité des chemins de fer des pays de la CEI, en vertu d'accords internationaux et intergouvernementaux.

La coopération avec la Turquie et l'Azerbaïdjan est actuellement au point mort pour des raisons bien connues. Si le transport des marchandises devait reprendre, la coopération s'effectuerait, soit directement, soit sur la base d'accords internationaux et intergouvernementaux.

2. BULGARIE

Les questions relatives au statut et à la capacité de l'infrastructure ferroviaire et aux redevances d'utilisation sont traitées de manière détaillée dans le projet de loi sur les transports ferroviaires. Les dispositions prévues sont conformes aux directives de la Commission européenne et aux principes des lois sur les chemins de fer en vigueur dans les États membres de l'Union européenne.

Le projet de loi a été présenté au Parlement. La deuxième lecture du texte est prévue pour le printemps de l'an 2000.

a) Statut juridique des gestionnaires et des exploitants

La gestion directe des transports ferroviaires dans la République de Bulgarie sera confiée à une administration ayant le statut d'organisme exécutif de l'État. Celle-ci contrôlera l'accès à l'infrastructure ferroviaire, veillera à son utilisation appropriée, délivrera les licences d'exploitation et sera responsable de la sécurité conformément à la législation. Elle établira et proposera au Ministre des transports des projets de règlement concernant les transports ferroviaires.

b) Affectation des capacités

La gestion directe de l'infrastructure sera confiée à la Société nationale des chemins de fer BDZ dont le statut sera celui d'une entreprise d'État régie par le droit commercial. Cette entreprise assurera l'utilisation appropriée de l'infrastructure par les exploitants agréés, percevra les redevances, établira les horaires, dirigera la circulation des trains et assurera les activités liées au développement, à la remise en état et à l'entretien de l'infrastructure ferroviaire.

c), d) Questions concernant la capacité et la coopération internationale

La responsabilité de la politique nationale des transports, des engagements internationaux et de la coordination avec d'autres sous-systèmes de transport appartient au Ministre des transports. Les activités correspondantes sont assurées par l'administration ferroviaire.

e) Principes et régimes de tarification de l'infrastructure

Le montant des redevances d'infrastructure sera fixé par le Conseil des ministres sur proposition du Ministre des transports, avec l'avis du Ministre des finances.

3. RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

a) Le statut juridique des gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire, des exploitants de chemins de fer et de l'organe national de réglementation a été modifié par la loi No 266/1994 Sb, dite loi sur les chemins de fer

b) L'affectation des capacités est fondée sur le principe d'un droit d'accès égal à l'infrastructure pour tous les exploitants de chemins de fer, à condition qu'ils respectent le calendrier établi

- c) Les priorités relatives aux sections à capacité limitée peuvent tenir compte d'intérêts publics liés à la défense, à la protection contre les catastrophes naturelles ou au transport de marchandises dangereuses
- d) Pour l'affectation des capacités, la coopération avec les gestionnaires d'infrastructure de réseaux voisins se fonde sur des accords mutuels, qui sont mis à jour régulièrement
- e) Dans le but d'harmoniser l'accès de tous les transporteurs (DOP, transporteurs étrangers) aux itinéraires de transport, la tarification devra être fondée sur les règlements et les normes en vigueur dans l'Union européenne (notamment la Directive 95/19/CE concernant la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et la perception des redevances d'utilisation de l'infrastructure). À cet égard, il conviendra d'établir des méthodes judicieuses pour la tarification de l'infrastructure, fondées sur le principe de la non-discrimination. Les tarifs devront être fixés selon la nature des services, leur durée, la situation du marché et la nature et l'ampleur de l'usure du matériel. Toutefois, comme de telles méthodes n'ont pas encore été adoptées, les dispositions No 01/00 relatives à la fixation des tarifs du Ministère des finances de la République tchèque resteront en vigueur au cours de l'année 2000. Compte tenu du fait que les tarifs fixés maintiennent la structure actuelle des prix pour l'utilisation d'un itinéraire de transport, la tarification appliquée aux transitaires étrangers se situera en principe à l'extrémité supérieure de la gamme des prix réglementés. Les chemins de fer tchèques prévoient une redevance pour la réservation des itinéraires, qui sera comprise dans le prix de leur utilisation
- f) Une stratégie cas par cas sera appliquée au transport du matériel de construction aux types de transport manifestement nouveaux sur un itinéraire donné, aux opérations consistant à passer de la route au rail et à la circulation de trains à caractère historique considérés comme un élément de la promotion des chemins de fer

4. DANEMARK

- a) Statut juridique

Le Danemark a mis en vigueur toutes les directives de la CE concernant les chemins de fer :

- Directive 91/440/CE. La séparation entre la gestion de l'infrastructure et l'exploitation est régie par la loi No 1230-1996 relative à l'Office national des chemins de fer danois (gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire - BS) et par la loi No 289-1998 sur le secteur ferroviaire en général.
- Depuis le 1er janvier 1999, les Chemins de fer d'État du Danemark DSB sont devenus une société anonyme en vertu de la loi No 485-1998 relative à la création de la DSB en tant que société anonyme publique indépendante (grandes lignes et lignes de banlieue).
- Directive 95/18/CE. Une Inspection générale des chemins de fer a été créée en vertu de la loi No 336-1996 sur la sécurité ferroviaire, du décret No 920-1998 sur les licences d'exploitation et du décret No 90-1999 sur les certificats de sécurité.

- Directive 95/19/CE. L'affectation des capacités est régie par le décret No 998-1998 sur la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire.

La tarification de l'infrastructure ferroviaire est régie par le décret No 879-1999 sur les redevances d'infrastructure et les subventions écologiques appliquées au transport de marchandises par le rail; les redevances d'infrastructure sont en vigueur depuis le 1er janvier 1999.

b) Principes gouvernant l'affectation des capacités

Procédure ordinaire

Afin d'intensifier la concurrence sur le réseau des chemins de fer de l'État, le gestionnaire de l'infrastructure doit veiller à l'affectation des capacités ferroviaires, sous réserve du respect de droits prioritaires antérieurs.

Si les capacités ne sont soumises à aucune contrainte, le gestionnaire enregistrera les sillons horaires dans le projet d'horaire des services.

Quand un conflit ne peut être résolu, le gestionnaire peut décider de l'attribution d'un sillon particulier. Il n'en demeure pas moins que le principe essentiel pour le gestionnaire est d'encourager les exploitants à résoudre entre eux les conflits d'affectation; en cas d'échec, il intervient dans le différend à titre de médiateur.

Le gestionnaire est obligé *ex officio* de prendre une décision d'affectation au cas où ni les négociations ni la médiation ne sont fructueuses.

La DSB (les Chemins de fer nationaux) doit présenter une demande de capacité tout comme les autres exploitants étrangers et commerciaux; elle jouit toutefois de droits prioritaires antérieurs.

Toute entreprise ferroviaire qui assure un trafic passagers autre que public peut demander à conserver sur tous les itinéraires 80 % de sa capacité découlant de la période antérieure d'affectation et à les reporter sur la période suivante. Les entreprises de transport de marchandises ont le droit de conserver la capacité découlant de la période antérieure et de l'utiliser au cours de la période d'affectation allant jusqu'à mai 2001. Le contingent qui leur est assigné ne peut toutefois dépasser 95 % de la capacité qui existait immédiatement avant la période d'affectation; le maximum est de 90 % au cours de la période allant de mai 2001 à mai 2003 et de 80 % par la suite (décret No 998-1998, art. 12).

Délais

Tous les exploitants doivent présenter une demande de capacité dans les délais fixés, qui sont des délais annuels, publiés par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Les capacités sont réparties sur la base du "premier venu, premier servi".

Le calendrier d'attribution des services est établi de la manière suivante :

- 18 mois avant le début de la période d'affectation, le gestionnaire publie un compte rendu de l'infrastructure disponible pour la période en question (art. 4).
- 12 mois avant le début de la période d'affectation (art. 5), il décide de l'affectation des sillons horaires.
- 9 mois au plus tard avant le début d'une période d'affectation, il réserve les sillons pour les travaux d'infrastructure à long terme (art. 6).
- 8 mois avant le début d'une période d'affectation, il invite les entreprises ferroviaires à négocier s'il y a conflit entre différentes demandes de sillons (art. 7).
- 6 mois avant la période d'affectation des capacités, le gestionnaire procède à l'affectation définitive des sillons (art. 8).

Résolution des conflits

Article 10. Dans l'affectation des sillons horaires, le trafic en service public jouit de la priorité par rapport à tous les autres types de trafic. Toutefois, lorsque les capacités sont peu abondantes, l'on ne peut augmenter le trafic en service public que par une éventuelle augmentation de la capacité sur l'itinéraire concerné ou conformément aux dispositions fixées à l'article 11.

Article 11.-1). Dans le cas de demandes concurrentes pour un même sillon où la capacité n'est pas encore totalement utilisée par le trafic en service public (art. 10), l'affectation des sillons se fait selon l'ordre de priorité suivant :

1. Les entreprises qui demandent un sillon horaire pour la première fois ont collectivement droit sur l'itinéraire demandé à la moitié des sillons affectés, conformément à l'article 12.
 2. L'étape suivante consiste à attribuer des sillons aux nouveaux services publics.
 3. L'on procède ensuite à l'attribution de sillons pour le trafic marchandises le long de couloirs de fret ferroviaire internationaux, décidée par le Ministre des transports du Danemark.
 4. Les sillons restants sont affectés aux entreprises qui souhaitent fournir d'autres services de transport.
- c) Principes à appliquer pour distinguer les sections à capacité limitée. Critères pour l'établissement des priorités dans ces sections
- Néant. Toutefois, dans le cas d'une limite effective déclarée de capacité, l'on applique les critères de priorité généraux indiqués dans le point B
- d) Coopération entre les gestionnaires d'infrastructure de réseaux voisins pour l'affectation des capacités au niveau international

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire coordonne les sillons horaires internationaux, tant pour les services passagers que pour les services marchandises, dans le cadre du Forum Train Europe, le forum européen pour la coordination des horaires internationaux. Les sessions ont lieu au moins trois fois par an, sous la forme de conférences consacrées aux horaires.

Sur le plan bilatéral, le gestionnaire coordonne actuellement pour la première fois le trafic de la liaison d'Øresund, qui sera ouverte à partir du 2 juillet 2000, avec la société ferroviaire suédoise Banverket.

- e) Description des plans existants ou prévus de tarification de l'infrastructure : principes et règles de tarification

Redevances d'infrastructure au Danemark, 2000

Toutes les redevances mentionnées ci-dessous sont extraites de la loi relative aux redevances d'infrastructure ferroviaire et aux subventions pour l'environnement (Règlement 879, du 4 décembre 1999).

Redevances kilométriques, réseau principal

Réseau principal au Danemark : Padborg (frontière entre le Danemark et l'Allemagne) – liaison d'Øresund (frontière entre le Danemark et la Suède) :

- Trains de passagers : 21,53 couronnes danoises par train/kilomètre
- Trains de marchandises : 8,71 couronnes danoises par train/kilomètre.

Redevances kilométriques, autres réseaux

- Trains de passagers : 3,28 couronnes danoises par train/kilomètre
- Trains de marchandises : 1,64 couronne danoise par train/kilomètre.

Redevances d'accès

Réseaux pour marchandises seulement :

- 1 615,40 par kilomètre x (X/365 jours).

Lorsqu'un sillon horaire est attribué à une entreprise ferroviaire au cours de l'année, il est perçu au début de l'exploitation une redevance correspondant à la redevance d'accès multipliée par la fraction X/365, où X est égal au nombre de jours restants de l'année au moment où l'exploitation commence.

Redevance pour la liaison de la Grande ceinture

- Trains de passagers : 6,385 couronnes danoises par train
- Trains de marchandises : 687 couronnes danoises par wagon et par passage, avec un maximum de 5 922 couronnes par train.

Redevance pour la liaison d'Øresund

- Trains de passagers : 1 000 couronnes danoises par train
- Trains de marchandises : 1 938 couronnes danoises par train (maximum).

Subvention pour l'environnement

0,031 couronne danoise par tonne/kilomètre de marchandises transportées. Applicable aux seuls transports intérieurs.

La réduction ne peut pas dépasser 50 % du coût total du transport correspondant, conformément au montant facturé (facture du transporteur).

f) Régimes spéciaux de tarification

Aucun. Tous les exploitants payent le même prix à des conditions non discriminatoires.

5. FINLANDE

a) Statut juridique (actuel ou prévu) des gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire, des exploitants de chemins de fer et de l'organe national de réglementation

Dispositions actuelles :

L'Administration ferroviaire de la Finlande (RHK) comprend un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et une administration séparée relevant du Ministère des transports et des communications. RHK prend les décisions relatives à la capacité de l'infrastructure ferroviaire (décisions légalement fondées sur la loi relative au réseau ferroviaire et sur les dispositions de la Directive 95/19/CE).

À l'heure actuelle, il n'existe qu'une entreprise ferroviaire en Finlande, la société à responsabilité limitée VR. Elle est autorisée à utiliser le réseau ferroviaire de l'État (selon les décisions prises par RHK sur la répartition des capacités).

L'autorité délivrant les licences est le Ministère des transports et des communications, qui agit conformément à la loi relative au réseau ferroviaire (et aux dispositions de la Directive 95/18/CE). Le droit d'exploitation peut être attribué à d'autres sociétés, mais uniquement pour le trafic international, au sens de la Directive 91/440/CEE.

b) Principes gouvernant l'affectation des capacités

Il n'y a pas de raison justifiant que des règles d'affectation particulières soient appliquées à un seul exploitant. VR établit elle-même les horaires, qui sont approuvés par RHK.

c) Principes appliqués pour distinguer les sections à capacité limitée. Critères pour l'établissement des priorités dans ces sections

Les chemins de fer RHK appliquent une méthode de calcul pour évaluer les contraintes limitant les capacités. Les résultats de l'application de cette méthode sont une première base servant aux décisions d'investissement.

- d) Coopération entre les gestionnaires d'infrastructure de réseaux voisins pour l'affectation des capacités au niveau international

La République de Finlande et la Fédération de Russie ont constitué un comité permanent pour le trafic frontalier. Celui-ci est régi par un traité.

La Finlande a aussi signé un traité sur le trafic frontalier avec la Suède.

Dans les deux cas, le personnel des gares frontières assure la gestion pratique du trafic.

- e) Description des plans existants ou prévus de tarification de l'infrastructure : principes et règles de tarification

Les redevances d'infrastructure sont perçues par RHK. Les redevances sont fixées d'après le coût marginal. Une redevance comprenant deux éléments est appliquée au trafic marchandises et une redevance variable au trafic passagers.

- f) Régimes spéciaux de tarification

Il n'est pas appliqué d'autres régimes de tarification.

6. ALLEMAGNE

- a) Statut juridique des gestionnaires de l'infrastructure, des exploitants de chemin de fer et de l'organe national de réglementation

Dans la République fédérale d'Allemagne, l'on compte un total de 244 entreprises de gestion de l'infrastructure ferroviaire et entreprises ferroviaires autorisées à assurer des transports publics (23 entreprises fédérales et 221 entreprises non fédérales).

Sont autorisées à gérer l'infrastructure :

- 3 entreprises ferroviaires fédérales
- 137 entreprises non fédérales, y compris 30 entreprises qui exploitent exclusivement les trains-musées et le trafic touristique.

Sont autorisées à assurer des transports par rail :

- 21 entreprises ferroviaires fédérales
- 207 entreprises non fédérales, y compris 55 entreprises exploitant exclusivement les trains-musées et le trafic touristique.

L'organe national de réglementation des chemins de fer fédéraux et des entreprises ferroviaires non fédérales en Allemagne dont le siège est à l'étranger est l'Office ferroviaire fédéral. Les États fédéraux (Länder) ont leurs propres organes nationaux de réglementation pour les chemins de fer non fédéraux.

b) Principes gouvernant l'affectation des capacités

Les principes de l'affectation des capacités ont été établis conformément au critère de non-discrimination énoncé dans les règlements internationaux et nationaux.

Pour l'application de ces règlements, les priorités structurelles sont énoncées dans les conditions générales d'exploitation, qui servent de base à l'affectation des capacités.

Dans le but d'optimiser son infrastructure ferroviaire, DB Netz AG (la société ferroviaire allemande) s'occupe des demandes de sillons horaires et donc de la répartition des capacités selon les principes suivants :

- les demandes déposées à temps sont prioritaires par rapport à celles qui ne respectent pas les délais,
- les sillons horaires fixés par contrat sont prioritaires par rapport aux demandes nouvelles,
- les demandes qui, si nécessaire, respectent les conditions appliquées à certaines lignes selon les "critères de qualité de l'infrastructure" sont prioritaires par rapport aux demandes de dérogation,
- les demandes de services de transport qui, en raison de l'exploitation régulière, permettent une meilleure utilisation des capacités d'infrastructure au cours de la période sont prioritaires par rapport aux demandes de services de transport non réguliers ou occasionnels,
- les demandes de services de transport prévus pendant plusieurs périodes sont prioritaires par rapport aux demandes de services ne portant que sur une période ou moins.

c) Principes appliqués pour distinguer les sections à capacité limitée. Critères pour l'établissement des priorités dans ces sections

DB Netz AG détermine les lignes à capacité limitée selon certaines règles, en comparant la capacité des itinéraires à l'attribution effective ou projetée des sillons horaires. Les sillons horaires sur les sections à capacité limitée sont également attribués selon le principe de l'accès non discriminatoire au réseau.

d) Coopération entre les gestionnaires d'infrastructure de réseaux voisins

Le Forum Train Europe (FTE) est l'organe de coopération des gestionnaires de l'infrastructure chargé de répartir les capacités au niveau international. La réunion générale "C"

du FTE, de création récente, est l'organe servant à harmoniser les horaires internationaux et l'affectation des capacités aux exploitants par les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire.

Des problèmes se posent encore du fait que les dates limites des demandes et des soumissions d'offres relatives aux sillons horaires diffèrent sensiblement d'une entreprise membre à l'autre. C'est la raison pour laquelle Forum Train Europe avec les réunions générales "A" et "B" ne peut agir en tant que conférence internationale chargée d'examiner les demandes et les offres soumises.

Les dates de clôture pour les demandes et l'affectation des sillons horaires dépendent donc des procédures nationales respectives.

Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire coopèrent aussi étroitement dans la gestion des couloirs de transport pour le fret. Le réseau DB Netz AG participe aux couloirs de fret nord-sud et est-ouest sur la base de contrats. Dans certains couloirs internationaux, des sillons horaires pour le trafic marchandises circulant à des vitesses moyennes relativement élevées ont été fixés d'avance sans ordre effectivement reçu de la part de la clientèle; ces sillons peuvent être mis rapidement à la disposition des demandeurs grâce au système du guichet unique, l'organisme commun de vente rassemblant les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire.

e) f) Description des plans existants ou prévus de tarification de l'infrastructure : principes et règles de tarification. Régimes spéciaux de tarification.

Avec le changement d'horaire en vigueur depuis le 24 mai 1998, Deutsche Bahn AG a mis en place un nouveau régime de tarification des sillons horaires.

Ce régime comprend une tarification à deux éléments, qui sont les suivants :

- un tarif fixe quelle que soit l'utilisation effective des services (InfraCard)
- un tarif variable en fonction de l'utilisation effective de l'infrastructure.

L'avantage essentiel de ce régime est qu'après paiement du tarif de l'InfraCard, il ne reste aux exploitants qu'à payer un faible tarif variable appliqué aux sillons horaires. Cette mesure est de nature à encourager considérablement le transport par rail.

Les facteurs de prix de l'InfraCard sont :

- la longueur de la section du réseau utilisée
- la qualité – notamment les profils de vitesse – des lignes utilisées (six catégories), le type de transport (grande distance, transport de passagers Focal et trafic marchandises) et
- la période du contrat (des réductions sont accordées pour les contrats de longue durée).

Le prix variable pour les clients détenant une InfraCard est fixé en fonction :

- de l'utilisation de la capacité d'une ligne (subdivision du réseau en quatre catégories différentes de volume de trafic)
- des possibilités d'utilisation laissées au réseau PB Netz AG par un client pour l'organisation de son horaire (horaire souple)
- des redevances supplémentaires et réductions, les rabais pouvant être accordés par exemple, dans le cas de trains particulièrement favorables à l'environnement ou de conception originale.

Afin que la clientèle pour laquelle l'achat d'une InfraCard n'est pas économique (surtout si le nombre d'opérations de transport est relativement faible sur les lignes utilisées) puisse accéder au réseau à des prix intéressants, DB Netz AG offre le système VanePrice comme solution de rechange à la tarification à deux éléments, par le moyen d'une Variocard, dont le tarif dépend exclusivement du total de train/kilomètres achetés. Cette mesure a été prise pour empêcher que l'InfraCard devienne un obstacle artificiel à l'accès au marché. Comme avec la tarification à deux éléments, VarioPrice dépend de la catégorie des lignes, des catégories de volume de trafic, de la souplesse des horaires, ainsi que des redevances supplémentaires et des réductions.

Régime de prix appliqué aux installations PB AG

DB Netz AG loue des voies pour la formation des trains, mettant à disposition des wagons et des trains et organisant le stationnement des véhicules.

Ces prix sont également calculés sur la base d'un montant fixe et d'un montant variable. En outre, d'autres installations sont également louées (par exemple, matériel de préchauffage des trains, matériel de nettoyage intérieur, systèmes de freins, appareils de pesage du matériel roulant, etc.).

Régime de prix pour les gares DB AG

Afin que les exploitants puissent utiliser les gares pour passagers, DB Station&Service AG applique un prix à chaque gare. La redevance est perçue pour l'arrêt d'un train dans une gare pour passagers. Les critères appliqués sont la catégorie de la gare et la tranche dans laquelle se trouve le prix du train.

Les chemins de fer non fédéraux appliquent leur propre régime de tarification de l'infrastructure sur la base des dispositions juridiques existantes. Les prix sont en principe calculés d'après les coûts d'infrastructure. Là encore, on a tendance à appliquer un régime à deux éléments qui distingue les composantes de prix fixes (dépendantes de l'itinéraire) et variables (dépendantes des trains). Les facteurs déterminant les prix sont la catégorie de l'itinéraire, le type de transport et la souplesse des horaires.

7. HONGRIE

- a) Dans le cadre de l'harmonisation juridique, la législation sur la mise en place d'un organisme de gestion de l'infrastructure et la création d'une administration ferroviaire nationale est en préparation, selon le calendrier fixé lors de négociations avec l'Union européenne. En l'an 2000, la loi sur les chemins de fer sera modifiée afin de définir juridiquement l'organisme chargé de la gestion de l'infrastructure. L'on doit aussi au cours de la même année créer l'organisme responsable des questions administratives (autorisations d'accès, répartition des sillons horaires, etc.)
- b) La législation qui est à l'étude pour l'affectation des capacités ferroviaires a pour objectif de respecter toutes les conditions fixées par l'Union européenne. Leur entrée en vigueur doit toutefois faire suite à l'adhésion effective du pays à l'Union
- c) Il n'est pas envisagé de limiter l'utilisation publique du réseau ferroviaire national. Toutefois, un accès illimité ne sera évidemment pas autorisé pour les transports en commun dans les villes et les banlieues, suite aux dispositions récentes prises par l'Union européenne
- d) Jusqu'à présent aucune mesure de coopération n'a été prise avec les pays voisins
- e) Il existe depuis peu une redevance théorique unique, couvrant l'amortissement et l'entretien. Un règlement conforme à la législation de l'Union européenne entrera en vigueur en 2001. Les redevances, sous la forme proposée, différeront selon l'importance des trains, l'heure de la journée, la vitesse et la charge par essieu des trains
- f) Il n'est pas prévu pour le moment d'adopter un régime de redevances spéciales.

8. LETTONIE

- a) Statut juridique (actuel ou prévu) des gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire, des exploitants de chemins de fer et de l'organe national de réglementation

La société d'État des chemins de fer de Lettonie, société nationale, est le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, mais joue aussi le rôle de transporteur. L'entretien de l'infrastructure ferroviaire et les activités du transporteur ont des systèmes de comptabilité séparés. Deux compagnies privées ont obtenu pour le moment l'autorisation de circuler sur le réseau.

Les fonctions de régulation sont remplies par l'administration ferroviaire, par exemple la délivrance de licences aux transporteurs, le contrôle de l'affectation des capacités de l'infrastructure et la détermination de la méthode servant à calculer le coût de son utilisation.

- b) Principes gouvernant l'affectation des capacités

La capacité de l'infrastructure ferroviaire est répartie de telle sorte que le principe de l'égalité est respecté entre les transporteurs, conformément aux exigences de la Directive 96/19/CE de l'Union européenne.

- c) Principes appliqués pour distinguer les sections à capacité limitée.
Critères pour l'établissement des priorités pour ces sections

Il n'y a pas de contraintes limitant la capacité de l'infrastructure en Lettonie. Si elles existaient, elles empêcheraient d'améliorer le fonctionnement des trains. La priorité a été accordée au transport des passagers. Les horaires du trafic marchandises doivent être coordonnés avec les horaires du trafic passagers.

- d) Coopération entre les gestionnaires d'infrastructure de réseaux voisins pour l'affectation des capacités au niveau international

Des contrats de coopération ont été signés avec les chemins de fer des pays voisins afin que le matériel roulant puisse entrer librement dans chaque pays. Ce matériel est assigné aux transporteurs des pays voisins dans les gares frontières.

- e) Description des plans existants ou prévus de tarification de l'infrastructure : principes et règles de tarification

Les redevances de l'utilisation publique de l'infrastructure ferroviaire sont fixées par un règlement du Ministère des transports, "Méthodes de calcul des redevances d'infrastructure", dont les dispositions ont été approuvées avant la création de l'administration ferroviaire. À l'avenir, les méthodes de calcul seront approuvées par celle-ci.

- f) Régimes spéciaux de tarification

Les transporteurs de passagers, qui font aussi partie des chemins de fer de Lettonie, ne paient que des redevances d'infrastructure symboliques.

9. LITUANIE

Un projet a été établi pour la restructuration des chemins de fer lituaniens. Il envisage la séparation de l'infrastructure et des opérations, qui seront confiées à une entreprise distincte. Il a été décidé que le développement et l'amélioration des infrastructures seront financés principalement par des ressources publiques. Leur entretien et fonctionnement seront financés par les redevances d'utilisation. Trois méthodes de calcul des redevances d'infrastructure ont été proposées.

- a) Statut juridique (actuel ou prévu) des gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire, des exploitants de chemins de fer et de l'organe national de réglementation

Dans le cadre du processus de restructuration des chemins de fer de Lituanie, il sera créé des entreprises séparées pour l'infrastructure et les opérations (transport de marchandises, transport de passagers, services relatifs au matériel roulant, construction et entretien). Ces entreprises feront partie d'une société holding. Selon ce projet de restructuration, un organe national de réglementation sera créé pour déterminer les relations entre les différentes entreprises ferroviaires (la compagnie nationale et les compagnies privées récemment créées); les fonctions de régulation pourront également être confiées à la Direction des chemins de fer du Ministère des transports et des communications.

b) Principes gouvernant l'affectation des capacités

Jusqu'à présent l'on n'a pas appliqué de principes particuliers à l'affectation des capacités, parce que seule la Société des chemins de fer de Lituanie se servait de l'infrastructure. De nouvelles entreprises ferroviaires privées ont toutefois été créées et la réglementation concernant l'attribution des capacités à celles-ci est en préparation, conformément à la Directive 95/19/CE de l'Union européenne.

c) Principes appliqués pour distinguer les sections à capacité limitée. Critères pour l'établissement des priorités dans ces sections

Ces principes ne sont pas appliqués en Lituanie.

d) Coopération entre les gestionnaires d'infrastructure de réseaux voisins pour l'affectation des capacités au niveau international

Les chemins de fer de Lituanie coopèrent avec les chemins de fer lettons-bélarussiens et polonais de même qu'avec ceux de la région de Kaliningrad.

e) Description des plans existants ou prévus de tarification de l'infrastructure : principes et règles de tarification

Les régimes de tarification de l'infrastructure sont en préparation.

f) Régimes spéciaux de tarification

Un système de coefficients sera appliqué en fonction des volumes transportés, de l'heure de la journée et de la densité du trafic sur la section concernée.

10. MACÉDOINE

a) Il existe une loi sur les chemins de fer macédoniens dont l'article 2 est libellé comme suit : "Les transports par chemin de fer, la construction, la reconstruction, la révision, l'entretien et la sécurité de l'infrastructure ferroviaire en tant qu'activités d'intérêt public sont assurés par une entreprise publique : les Chemins de fer macédoniens

L'infrastructure ferroviaire peut être utilisée par d'autres personnes physiques ou morales dans des conditions et selon des modalités déterminées par la présente loi et par des accords internationaux".

c) Les capacités pour le transport des voyageurs sont insuffisantes. Aucune section de ligne n'est soumise à des contraintes

d) La coopération avec les administrations de pays voisins est fixée par :

- Un accord annuel relatif aux sections et aux dépenses de traction, conclu entre les Chemins de fer macédoniens et les Chemins de fer yougoslaves;
- Un accord sur les opérations de transport pour les besoins de la KFOR (OTAN).

11. PAYS-BAS

Récemment, un débat a eu lieu aux Pays-Bas concernant un problème qui pourrait se poser lors du choix des instruments juridiques à appliquer à l'affectation publique des capacités et à la tarification de l'infrastructure, tels que les envisage actuellement le Gouvernement néerlandais.

En vertu de la législation actuelle de même qu'en vertu de celle envisagée pour l'avenir, l'obligation de payer l'utilisation de l'infrastructure ne découle pas d'un contrat volontairement convenu, mais est assimilable à une taxe fondée directement sur la loi. Comme la loi et le contrat sont les seules sources possibles d'une obligation juridique, les redevances d'infrastructure devront être fondées soit sur l'une soit sur l'autre. De même, l'affectation des capacités devra être régie soit par des accords soit par la loi.

Le Gouvernement néerlandais a choisi la loi comme base de la tarification et de l'affectation des capacités afin d'assurer la non-discrimination et la transparence. En outre, il est envisagé que le Gouvernement lui-même agira officiellement comme gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Selon notre système juridique, ce rôle doit être fondé sur le droit public.

Comme il y a une différence fondamentale entre des obligations volontairement convenues et des obligations découlant de la loi, le régime juridique couvrant ces obligations diffère en ce qui concerne leurs conséquences juridiques, la compétence des juges, les procédures d'appel, la publication, l'examen des différends, les droits et obligations supplémentaires, etc.

Quant à l'affectation des capacités, l'on peut prévoir à leur sujet un grand nombre d'éléments semi-consensuels tels que les décisions concernant l'affectation et leur modification uniquement sur demande.

Les tarifications sont les suivantes :

Redevance annuelle fixe	Redevance/000 train/km	Autres redevances		Recouvrement des coûts
Aucune redevance fixe	Tarif par train/km en florins néerlandais pour le fret (F) et les passagers (P) (estimation d'après le niveau des prix en 1999 et le chiffre total de train/km en 1999)	Autres redevances : fret : aucune autre redevance passagers : redevance par arrêt dans les gares, deux catégories de gares (P1/P2)		Recouvrement du coût marginal
	F P	P1 P2		
	2000 : 0,10 / 0,3	2000 : 0,98 / 0,23		
	2001 : 0,25 / 0,61	2001 : 1,95 / 0,45		
	2002 : 0,46 / 0,92	2002 : 2,92 / 0,68		
	2003 : 0,74 / 1,23	2003 : 3,90 / 0,91		
	2004 : 1,15 / 1,64	2004 : 5,20 / 1,21		
	2005 : 1,64 / 2,05	2005 : 6,50 / 1,51		
	2006 : 1,85 / 2,05	2006 : 6,50 / 1,51		
	2007 : 2,05 / 2,05	2007 : 6,50 / 1,51		

12. SLOVAQUIE

- a) Statut juridique (actuel ou prévu) des gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire, des exploitants de chemins de fer et de l'organe national de réglementation

Les chemins de fer de la République slovaque sont obligés, en vertu de l'article 20 de la loi No 164/96 du Conseil national de la République slovaque sur les transports et de l'article 19, section 1, de la loi No 258/93 du Conseil national sur les chemins de fer de la République slovaque, modifiée par des règlements ultérieurs, d'autoriser l'utilisation des voies ferrées par tout transitaire habilité à effectuer des opérations de transport sur le réseau administré par les chemins de fer slovaques.

Les transports sur un réseau administré par les chemins de fer slovaques peuvent être assurés par un transitaire étranger en vertu d'une licence délivrée pour des opérations de transport sur un réseau administré par les chemins de fer slovaques et d'un contrat signé pour des opérations de transport effectuées sur un réseau administré par ceux-ci.

Les chemins de fer slovaques ont publié un règlement interne D2/9 sur l'utilisation des voies ferrées de la République slovaque par des transporteurs étrangers.

Ce règlement prévoit :

- les conditions d'accès des transporteurs étrangers à un réseau administré par la République slovaque;
- les tarifs appliqués au transport;
- un projet de contrat relatif à des opérations de transport sur un réseau administré par les chemins de fer slovaques;
- les procédures régissant les contrats;
- l'enregistrement des résultats et la circulation des documents;
- les modalités de remboursement.

Les conditions d'accès, de sortie et de modification des opérations par un transporteur étranger sur un réseau administré par les chemins de fer slovaques sont déterminées en fonction de l'horaire de la gare correspondante.

La réglementation des chemins de fer slovaques comprend aussi une liste de prix maximums pour l'utilisation d'un réseau aux fins du transport de marchandises ou de personnes. Les tarifs des transports internationaux et du transit sont fixés par accord.

Les prix tiennent compte du poids brut du train en tonnes ainsi que de l'augmentation des coûts de transport pour les trains dépassant les charges prévues et les trains transportant des marchandises dangereuses.

b) Principes gouvernant l'affectation des capacités

Un réseau ferroviaire est un réseau au sens de la loi No 258/93 du Conseil national de la République slovaque sur les chemins de fer slovaques.

Les chemins de fer slovaques concluent avec un transporteur agréé un contrat de transport sur un réseau ferroviaire donné. Un transporteur agréé est un transporteur qui, conformément à la loi No 164/1996 sur les transports, peut démontrer sur le plan professionnel et sanitaire la compétence du personnel participant aux opérations et la capacité technique des moyens de transport utilisés pour assurer la sécurité et la fluidité du trafic ferroviaire.

Les chemins de fer slovaques sont obligés de fournir à un transporteur agréé une nomenclature des voies de chemin de fer avec indication de la longueur en kilomètres des différentes sections.

c) Principes appliqués pour distinguer les sections à capacité limitée.

Critère pour l'établissement des priorités dans ces sections

Dans leur règlement interne, les chemins de fer slovaques classent les sections en trois catégories.

Dans la définition de l'utilisation d'un réseau ferroviaire pour un service interne de fret ou de transport de personnes les éléments les plus importants sont le type de train, la catégorie de voie, la longueur des sections sur lesquelles le transport aura lieu, et le poids brut du train.

e) Description des plans existants ou prévus de tarification de l'infrastructure : principes et règles de tarification

L'élément principal du tarif dépend :

- des trains/kilomètres parcourus pour le transport de personnes, calculés pour chaque train/kilomètre réalisé (SKK/tkm);
- du poids brut du train en tonnes pour le transport de marchandises, défini pour chaque millier de tonnes brutes (SKK/milliers de tonnes brutes).

La fraction supplémentaire d'une redevance dépend :

- des tonnes/kilomètres bruts (SKK/milliers de tonnes brutes/km);
- des trains/kilomètres parcourus pour le transport de marchandises, calculés pour chaque train/kilomètre réalisé (SKK/tkm).

Nous préparons en ce moment une application plus large du coefficient qui prendra en considération le coût accru des chemins de fer slovaques pour d'autres types de transport et de véhicule ferroviaire. Les coefficients actuellement en vigueur sont :

- circulation des trains avec dépassement du taux de charge : 1,5;
- circulation des trains avec des marchandises dangereuses : 1,5.

f) Régimes spéciaux de tarification

Les régimes spéciaux de tarification comprennent le coût de l'énergie de traction utilisée, le carburant et les dépenses particulières d'un transporteur, par exemple le loyer des bâtiments et installations des chemins de fer slovaques, l'accompagnement des trains (conducteur, personnel du train), l'obligation pour un transporteur de laver, de nettoyer et de préchauffer les wagons, ainsi que le coût accru des déplacements exigeant des mesures spéciales (circulation des trains dépassant le taux de charge et circulation des trains transportant des marchandises dangereuses).

13. SLOVÉNIE

Les chemins de fer de Slovénie tiennent une comptabilité séparée pour l'infrastructure ferroviaire publique et la prestation de services de transport. L'infrastructure publique comprend les terrains, les voies, les installations et le matériel de signalisation et de télécommunication. L'État finance sur son budget l'entretien et le développement de l'infrastructure et couvre la différence entre les coûts et les recettes du transport de passagers et du transport combiné. C'est le Gouvernement qui fixe le prix des billets pour passagers, alors que les tarifs du transport des marchandises ne sont pas réglementés.

Dans le cadre des activités menées par la Slovénie pour obtenir son adhésion à l'Union européenne, une loi relative à la sécurité des transports ferroviaires et aux contrats de transport ferroviaire, ainsi qu'une proposition visant à modifier le programme national de développement de l'infrastructure des chemins de fer, ont été rédigées et soumises à l'Assemblée nationale en seconde lecture. À la fin de 1999, l'Assemblée nationale de Slovénie a adopté une loi sur les transports ferroviaires. Cette mesure a ouvert la voie à la création de la Direction des transports ferroviaires, qui se trouve à Maribor. Une fois que cette loi sera entrée en vigueur, ce qui devrait avoir lieu en l'an 2000, la législation slovène dans ce domaine sera entièrement conforme à la législation européenne.

La République de Slovénie adoptera des règlements d'application pour les lois susdites, au plus tard le 31 décembre 2001. La loi dans ce domaine entrera en vigueur au plus tard le 31 décembre 2001, avec certaines exceptions : dispositions de la Directive No 91/440/CEE du Conseil et de la Directive 95/18/CE du Conseil, relatives à l'accessibilité et aux droits de transit et à la validité des licences dans la région de l'Union européenne. Ces lois entreront en vigueur dès que la Slovénie aura effectivement adhéré à l'Union.

La législation de la République de Slovénie dans le domaine des transports ferroviaires n'a été que partiellement adaptée aux dispositions de l'Union européenne sur la gestion de la comptabilité, alors que le libre accès à l'infrastructure ferroviaire a été entièrement adapté à la Directive 91/440/CEE du Conseil. Il existe toutefois certains domaines où l'ajustement n'a pas encore eu lieu :

- Développement de chemins de fer communautaires (Directive 91/440/CEE du Conseil);
- Licence des entreprises ferroviaires (Directive 95/18/CE du Conseil);

- Répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et perception de redevances d'utilisation d'infrastructure (Directive 95/19/CE du Conseil);
- Formation des prix pour les transports internationaux de marchandises par chemin de fer (Décision 82/529/CEE du Conseil);
- Autonomie commerciale des chemins de fer dans la gestion de leurs trafics internationaux de voyageurs et de bagages (Décision 83/418/CEE du Conseil);
- Interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse (Directive 96/48/CE du Conseil);
- Principes uniformes pour le calcul des coûts des entreprises de chemin de fer (Règlement (CEE) No 2183/78 du Conseil) et autres règlements de moindre importance.

En ce qui concerne les régimes de tarification, le Ministère des transports et des communications n'a pas encore confirmé le régime proposé par l'Institut du trafic. Ce régime distingue le module de base, le module additionnel des services et le coût de l'électricité.

14. SUÈDE

- a) Détermination de la capacité et des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

En 1988, le Parlement suédois a décidé que la gestion de l'infrastructure ferroviaire serait dissociée des opérations de trafic. Depuis lors le gestionnaire de l'infrastructure est indépendant des exploitants.

Le gestionnaire de l'infrastructure, Banverket, fonctionne dans le cadre du Ministère en tant qu'administration publique.

Il n'y a pas d'organe national de réglementation, mais l'on peut faire appel des décisions de l'Administration du trafic ferroviaire auprès du Tribunal administratif général.

- b) Principes gouvernant l'affectation des capacités

Les capacités de l'infrastructure ferroviaire de l'État sont réparties conformément à des règles administratives. Celles-ci stipulent que la répartition doit se faire d'une manière compétitivement neutre et non discriminatoire. La priorité pour les sillons horaires peut être accordée aux services de transport des passagers assurés par l'État, aux services permettant de financer de nouvelles infrastructures et à ceux qui exploitent un sillon déjà attribué et utilisé au cours de la période précédente.

- c) Principes appliqués pour distinguer les sections à capacité limitée.
Critères pour l'établissement des priorités dans ces sections

L'attribution des capacités sur une base socioéconomique est un moyen efficace d'utiliser les capacités de l'infrastructure.

- d) Coopération entre les gestionnaires d'infrastructure de réseaux voisins pour l'affectation des capacités au niveau international

L'organisme Forum Train Europe coordonne l'affectation des capacités aux points de passage des frontières. Les pays nordiques coopèrent aussi entre eux pour la gestion des sillons horaires de faible longueur.

15. ROYAUME-UNI

- a) Statut juridique des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire, des exploitants de chemin de fer et de l'organe national de réglementation.

La loi sur les chemins de fer de 1992, revêtue de la sanction royale en novembre 1993, a fourni la base législative pour la privatisation de l'industrie ferroviaire en Grande-Bretagne. Elle prévoyait un nouveau régime réglementaire, en particulier pour l'octroi des licences d'exploitation et des autorisations d'accès régi par le Bureau de l'Administrateur des chemins de fer, ainsi que pour le franchisage des services passagers par le Directeur des franchises. Elle comprenait aussi des dispositions sur les fermetures, l'insolvabilité et les pouvoirs, qui ont permis la restructuration de l'industrie ferroviaire.

Les entreprises d'exploitation des chemins de fer (Train Operating Companies - TOC) comprennent 25 sociétés fonctionnant sous le régime des franchises et assurant la plupart des services intérieurs du transport des passagers en Grande-Bretagne. Les TOC gèrent les gares et les ateliers pour l'entretien léger, en vertu de contrats de location signés avec Railtrack. Une TOC peut accéder aux voies et aux gares (y compris les grandes gares) et aux dépôts où elle n'est pas exploitant selon la définition des accords d'accès, pour lesquels elle paye une redevance d'accès. Les TOC louent généralement leur matériel roulant auprès de sociétés de matériel roulant (ROSCO), bien qu'il se forme actuellement un marché de la location auquel participent en plus des ROSCO les fabricants eux-mêmes. La plupart des TOC reçoivent des aides publiques du Directeur des franchises sans quoi leurs services ne seraient pas financièrement rentables; d'autres lui versent une prime pour le droit d'exploiter certains services. Les franchises existantes ont toutes été accordées par voie d'adjudication.

Railtrack est une société anonyme qui détient la plus grande partie du réseau ferroviaire de Grande-Bretagne, y compris les gares, les ateliers d'entretien léger des wagons de passagers, ainsi que la plupart des terminaux pour fret, des gares de triage et des voies de garage (les principales exceptions étant le réseau du métro de Londres et la future liaison ferroviaire du tunnel sous la Manche). Railtrack exploite et entretient les voies, la signalisation et l'infrastructure correspondante, ainsi que 14 grandes gares. Elle loue ses autres 2 500 gares et les ateliers d'entretien léger à des TOC et ses terminaux pour fret, gares de triage et voies de garage à des transitaires. La société Lt vend aux TOC et aux transitaires l'accès à ses voies et à ses principales gares en vertu d'accords qui lui rapportent des redevances d'accès. Elle contrôle la circulation des trains sur son réseau ferroviaire, établit l'horaire avec les exploitants des chemins de fer, publie les horaires pour le trafic passagers et joue un rôle important dans la sécurité des chemins de fer. Elle ne reçoit aucune subvention directe mais compte sur les recettes provenant de sa clientèle, principalement les TOC. Ses activités sont fortement réglementées.

L'Administrateur des chemins de fer est nommé par le Secrétaire d'État mais conserve son indépendance. Il dirige le Bureau de l'administration ferroviaire, un organe gouvernemental non ministériel. Outre ses fonctions de régulation qui comprennent l'octroi de licences d'exploitation et d'exemptions, il doit veiller au respect des conditions attachées aux licences, surveiller l'accès accordé aux voies, aux gares et aux dépôts, y compris l'approbation des dispositions des accords d'accès et des redevances correspondantes, assumer certaines responsabilités liées à la législation sur la concurrence, prendre des décisions sur les propositions de fermeture et jouer le rôle de gardien des intérêts des usagers du rail. Il exerce ses fonctions conformément aux obligations réglementaires prévues, qui comprennent la protection des intérêts des usagers du rail, la promotion de l'utilisation et du développement des chemins de fer et d'autres mesures encourageant l'efficacité, les économies et la concurrence. Il a publié un certain nombre de documents de politique générale et de consultation, par exemple sur les redevances d'accès et les investissements.

Il existe depuis juillet 1999 une administration fantôme, l'Administration ferroviaire stratégique (Strategic Rail Authority - SRA) qui fonctionne à titre provisoire en attendant d'être reconnue de plein droit par une mesure législative, déposée au Parlement en novembre 1999. Elle a été constituée par le Gouvernement pour donner une orientation et une direction stratégiques aux chemins de fer britanniques, encourager les investissements et gérer les franchises accordées pour le trafic passagers. Les accords de franchise fixent des niveaux de service et de subvention (ou paiement) minimum, établissent des normes de réalisation pour les régimes d'incitation et les mesures d'exécution obligatoire, et réglementent le prix de certains trajets. Chaque accord comprend des engagements sous la forme d'un plan de franchise. Lorsqu'un exploitant ne remplit pas ses obligations, la loi sur les chemins de fer de 1993 permet au Directeur des franchises d'émettre un rappel à l'ordre officiel et d'imposer des pénalités financières en cas de non-exécution. À l'heure actuelle, la SRA procède au remplacement des franchises, dans le but d'accroître la capacité des réseaux et d'améliorer les services généraux fournis à la clientèle : elle s'est engagée à allonger les franchises afin qu'elles soient plus profitables aux détenteurs, grâce à des périodes contractuelles plus longues et à une modification du régime des subventions, en échange de l'engagement d'assurer des niveaux élevés d'investissement et de service.

b) Principes gouvernant l'affectation des capacités

L'affectation des capacités doit être approuvée par l'Administrateur des chemins de fer. La loi sur les chemins de fer de 1993 énonce les grands principes suivis par l'administrateur, qui veille à leur application au moment d'approuver les accords d'accès individuels, accords qui comprennent le droit d'utiliser le réseau. Ces droits règlent des questions telles que les itinéraires, la fréquence des trains, le profil des arrêts et les temps de parcours maximum.

Afin d'assurer une gestion efficace de la capacité du réseau, l'administrateur veille à ce que les droits d'accès qu'il approuve laissent une certaine marge de manœuvre. Cela signifie que l'horaire annuel des services ferroviaires, établi par Railtrack et les exploitants de chemins de fer, peut varier d'une année à l'autre pour tenir compte des possibilités d'un marché en évolution, des améliorations apportées à l'infrastructure et au matériel roulant et de la modification des obligations en matière d'entretien de l'infrastructure. Les différends concernant l'horaire annuel peuvent être soumis en dernier ressort à l'administrateur, bien que dans la pratique la plupart des conflits soient réglés par un Comité de recours dont la compétence s'étend à tout le domaine ferroviaire.

- c) Principes appliqués pour distinguer les sections à capacité limitée. Critères pour l'établissement des priorités dans ces sections

La SRA invite actuellement à soumettre des propositions pour le renouvellement des franchises, qui comporteront probablement des engagements vis-à-vis d'investissements majeurs, dont ceux concernant l'infrastructure. Des propositions ont été reçues concernant une amélioration générale de la Grande ligne de la côte est reliant Londres, le Yorkshire, le nord-est de l'Angleterre et l'Écosse. Ces propositions se traduiraient par une réduction importante de la durée des parcours. D'autres propositions concernent l'augmentation de la capacité.

Plusieurs projets visant à résoudre des questions de capacité dans la région de Londres sont à différents stades d'avancement. Le projet Thameslink 2000, sous la direction de la SRA, accroîtra la capacité de la liaison nord-sud à travers Londres lorsqu'il arrivera à son terme en l'an 2006; il permettra aussi de relier un plus grand nombre d'itinéraires au nord et au sud du fleuve, offrant un parcours de rechange à l'autoroute M25. La SRA examine actuellement la possibilité d'exécuter d'autres projets qui fourniront de nouveaux services à travers Londres, le long d'axes à la fois nord-sud et est-ouest. Dans tout le pays, elle assure l'avancement de différents projets, tels que l'évaluation de la capacité dans les West Midlands, une région d'importance stratégique vitale pour le réseau ferroviaire britannique.
