



**Conseil Economique et
Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/2001/12/Add.3
18 octobre 2001

FRANÇAIS SEULEMENT

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail chargé des transports
par chemin de fer

(Cinquante-cinquième session, 16-18 octobre 2001,
point 6 de l'ordre du jour)

**DETERMINATION DE LA CAPACITE DE L'INFRASTRUCTURE
FERROVIAIRE, Y COMPRIS LES ASPECTS RELATIFS A LA
REDEVANCE D'UTILISATION**

Additif 3

Transmis par le Gouvernement roumain

1) Le statut légal :

L'Ordonnance du Gouvernement no. 12/1998 concernant la réorganisation de la SNCFR, l'Arrêté du Gouvernement no. 581 portant création de la Compagnie Nationale des Chemins de Fer "C F R" S.A. en tant que gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les Arrêtés du Gouvernement nos 582/1998 et 584/1998 portant création respectivement de la Société Nationale de Transport Ferroviaire Fret "C F R Fret" S.A. et de la Société Nationale de Transport Ferroviaire Voyageurs "C F R Passagers" S.A., l'Arrêté du Gouvernement no. 626/1998 portant création de l'Autorité Ferroviaire Roumaine (AFER), ainsi que l'Ordre du Ministre des Transports no. 778/1998 concernant l'élaboration des normes d'attribution des licences aux opérateurs de transport ferroviaire.

2) Principes d'attribution des capacités d'infrastructure :

A présent, la redevance d'infrastructure est payée intégralement (un montant fixe) par chaque opérateur qui utilise l'infrastructure en conformité avec la convention annuelle conclue entre les utilisateurs et le gestionnaire de l'infrastructure sur approbation du Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Logement.

De même, une étude menée par le Chambers, Conlon & Hartwell/ SENECA Group sur la modalité de calcul de la redevance est en cours. En même temps, une Ordonnance d'Urgence du Gouvernement élaborée par le Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Logement prévoit notamment:

- la mise en place d'un organisme de répartition des sillons ;
- la possibilité tant pour les opérateurs ferroviaires que pour les groupes internationaux de présenter des demandes d'attribution de sillons (cinq mois avant l'entrée en vigueur du nouvel horaire de circulation) ;
- des priorités dans l'attribution des sillons pour ceux qui réalisent des services de transport public et pour ceux qui utilisent une infrastructure spécialement construite pour un type de transport ;
- l'attribution des sillons pour une durée non déterminée, mais avec la possibilité pour le gestionnaire de l'infrastructure de pouvoir limiter cette durée ;
- des pénalités pour la non utilisation des sillons alloués ;
- le droit à la contestation garanti.

3) Principes d'identification des sections comportant des limitations de capacité. Critères de priorité pour ces sections.

Suite à une réduction de l'activité économique, au manque des investissements dans le domaine ferroviaire et implicitement à la réduction du transport ferroviaire fret et voyageurs, il n'y a pas de limitations de capacités sur les sections de circulation. Au contraire, il est à remarquer que pour certaines sections secondaires empruntées par un trafic très faible le problème se pose de les mettre hors service au cas où elles ne sont pas prises en charge par les autorités locales dans le but d'accroître la contribution financière pour les obligations de service public. Au cas où, pour certaines sections, les sollicitations de sillons dépassent la capacité d'une section quelconque, les priorités suivantes sont envisagées :

- les sillons nécessaires au service public voyageurs ;
- les sillons déjà alloués (pendant l'année précédente) ;

- des sillons nécessaires au trafic fret essentiel (combustible, céréales etc.).
- 4) La coopération avec les gestionnaires de l'infrastructure des pays voisins.**

La marche des trains internationaux est établie après avoir consulté et obtenu l'accord des représentants des organismes d'attribution des capacités et des opérateurs de transport d'Europe lors des réunions du Forum Train Europe (FTE) au sein de l'UIC. FTE est un organisme chargé d'établir et allouer les sillons internationaux et de coordonner les points frontières.

5) Principes et règles de tarification de l'infrastructure (actuels/prévus)

Situation actuelle

A présent, le système de tarification repose sur un tarif par kilomètre multiplié par le nombre de train-kilomètres parcourus. Les taxes d'accès (redevances) couvrent principalement le coût des réparations, de la maintenance de la voie et de la conduite du trafic.

Le coût des réparations capitales et des investissements majeurs sont à la charge de l'état. Ces principes sont repris dans un contrat d'activité conclu entre les CFR et le Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Logement. Les redevances appliquées au trafic passagers ne sont pas différenciées par rapport à celles appliquées au trafic fret, mais les CFR peuvent dans certaines limites négocier ces redevances. Les tarifs additionnels sont contenus dans la redevance qui est à la charge de l'utilisateur.

Situation à l'avenir

Dans un futur proche, une taxe (redevance) sera introduite pour chaque sillon qui comportera une partie constante et une autre variable. La partie constante de la taxe d'accès (redevance) sera payée tous les ans et sera proportionnelle à la longueur, au profil, volume de trafic, type de trafic, vitesse requise, type de traction et signalisation, charge d'essieu, existence de tunnels, ponts et d'autres éléments de voie. Tout ceci correspond en fait à l'attribution du sillon. La partie variable sera payée tous les mois et sera déterminée en fonction de la section de réseau (voie principale ou secondaire) et du nombre de train-km utilisés par l'opérateur ferroviaire. Le niveau des redevances peut être négocié entre les CFR et l'opérateur ferroviaire, en fonction du nombre de sillons sollicités, des sections de voie sollicitées, ainsi que du planning dans le temps de ces sillons (tant pour ce qui est des heures que de la période de l'année).

6) Régimes spéciaux de taxation

La législation stipule la possibilité d'appliquer des réductions pour certaines catégories d'opérateurs ferroviaires moyennant des négociations.
