



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/2003/6
4 août 2003

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par chemin de fer
(Cinquante-septième session, 21-23 octobre 2003,
point 5 de l'ordre du jour)

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

Communication de la Hongrie, de la Lituanie, de la Slovaquie,
de la Slovénie et de la Suède

HONGRIE

La compagnie ferroviaire nationale, MÁV, qui assure 95 % du transport par rail en Hongrie, a consolidé ses résultats depuis le milieu des années 90; en 2002, elle a transporté 161,9 millions de passagers et 43,0 millions de tonnes de fret, soit 10,4 milliards de passagers-kilomètres et 7,2 milliards de tonnes-kilomètres.

Son plan de développement pour 2003 prévoit le transport de 163,5 millions de passagers, soit une augmentation de 1 % liée à l'accroissement du nombre de scolaires en raison de l'allongement de la scolarité et à la plus grande fréquence des voyages effectués par les Hongrois vivant dans des pays voisins. Le transport de marchandises devrait atteindre 44,1 millions de tonnes (plus 2,5 %), étant donné les prévisions de croissance de l'économie et l'évolution de la demande intérieure et du commerce extérieur.

Dans l'immédiat, on ne prévoit pas de changements fondamentaux après l'adhésion à l'Union européenne le 1^{er} mai 2004, car la Hongrie a obtenu une exemption de l'ouverture totale à la concurrence internationale du transport de fret par rail jusqu'à la fin de 2006. Le but stratégique est de maintenir à son niveau actuel la part du chemin de fer dans le secteur du transport en Hongrie: 40 % pour le transport de passagers hors trajets locaux et 29 % pour le fret.

Le processus de réforme et la restructuration de la compagnie MÁV se sont accélérés à partir du milieu de l'année 2002. La révision en 2001 de la loi sur les chemins de fer a permis la mise en conformité avec la législation européenne. C'est ainsi qu'une séparation comptable entre cinq secteurs – infrastructure, transport des passagers, transport de fret, matériel de traction et gestion centrale – a été entreprise en 2003. Les décrets ministériels seront publiés prochainement:

- Sur les règles de la séparation comptable;
- Sur les redevances pour l'utilisation de l'infrastructure;
- Sur la répartition des capacités de voies.

Le décret relatif à l'octroi de concessions aux entreprises ferroviaires est entré en application et l'organisme chargé de l'octroi des concessions a été constitué. Un organe chargé de répartir les capacités de voies et de fixer le montant des redevances a été créé; il fait partie à titre provisoire du secteur de l'infrastructure de MÁV, mais après l'adhésion à l'Union européenne, il deviendra autonome et aura son budget propre. De même, l'organisme de surveillance du marché, chargé de traiter les réclamations relatives à la répartition des capacités et au montant des redevances aura été constitué à ce moment là.

Dans la perspective du développement du marché et de la transformation de l'environnement économique, les autorités préparent une loi sur les chemins de fer dans le but d'instaurer entre l'État et MÁV des relations relevant de l'économie de marché et d'inscrire le financement du service public par l'État dans un régime contractuel. Toutes les mesures exigées par l'Union européenne dans le traité d'adhésion auront été exécutées par la Hongrie à la date de l'adhésion.

Pour les années 2003-2004, les investissements et la rénovation de la compagnie ferroviaire hongroise seront financés pour moitié par une subvention ISPA de près de 250 millions d'euros accordée par l'Union européenne et pour moitié par des crédits de la BEI et des subventions inscrites au budget national. Ces financements seront utilisés pour la rénovation de deux sections de lignes principales de 133 km et pour la modernisation (vitesse et équipement ETCS-niveau 1) de sections de 81 km et 100 km respectivement du corridor de transport paneuropéen V, ainsi que de deux sections (178 km et 125 km) du corridor IV.

S'agissant du matériel roulant qui, de façon générale, est obsolète, on prévoit le renouvellement de 26 locomotives électriques et 40 locomotives diesel grâce à un prêt de 35 millions d'euros d'Eurofima, ainsi que le renouvellement de 136 voitures voyageurs de train de banlieue grâce à un crédit de 40 millions d'euros de la BERD. On prévoit également l'achat de 13 éléments automoteurs diesel (EAD) jumeaux et le renouvellement des voitures comportant une cabine de conducteur.

LITUANIE

Afin de développer le transport de passagers en Lituanie, le Ministre des transports et des communications a approuvé en janvier 2003 une nouvelle réglementation (n° 3-26) relative au transport des passagers et des bagages.

Le transport intérieur du fret est régi par le règlement relatif au transport du fret par chemin de fer, approuvé par le Ministre des transports et des communications en juin 2000 (n^o 174). Le transport international de passagers et de fret est régi par des accords bilatéraux et multilatéraux conclus avec différents pays, conformes aux règles définies par les organisations internationales, dans le cadre de la participation à différents projets internationaux.

Un projet de décision sur la stratégie de réforme du secteur des transports ferroviaires pour 2003-2006 est en préparation et sera présenté au Gouvernement prochainement. L'objectif poursuivi est de créer les conditions juridiques et économiques nécessaires à un fonctionnement efficace du secteur ferroviaire lituanien dans les conditions d'ouverture du marché qui résulteront de l'intégration dans l'Union européenne.

Ce texte définit:

- Le rôle de l'État dans le financement des projets de rénovation et de développement, la supervision de l'infrastructure et du contrôle de la circulation et l'octroi de subventions pour les missions de service public;
- La structure future du secteur ferroviaire;
- Les étapes de la réforme.

Les actifs du système ferroviaire qui appartiennent actuellement à l'État seront transférés à une entreprise publique, «Infrastructure ferroviaire», qui en assurera la gestion. Les activités de la société «Chemins de fer lituaniens» seront regroupées en quatre branches: «Transport de passagers», «Transport de marchandises», «Maintenance et gestion de l'infrastructure» et «Propriété de l'infrastructure ferroviaire publique».

Les missions de maintenance de l'infrastructure et de contrôle de la circulation seront assurées par la branche «Maintenance et gestion de l'infrastructure» conformément à l'accord conclu avec l'entreprise publique «Infrastructure ferroviaire».

La réforme des chemins de fer lituaniens se déroulera en cinq étapes.

Dans une première étape (jusqu'au 31 décembre 2003), la comptabilité de la société «Chemins de fer lituaniens» sera établie de façon séparée pour chaque type d'activités, à savoir transport de passagers, transport de marchandises, maintenance de l'infrastructure et infrastructure. Dans une deuxième étape, la gestion des actifs ferroviaires sera transférée à la société «Chemins de fer lituaniens». Après promulgation des lois correspondantes, ces actifs seront regroupés dans quatre entités: «Transport de passagers», «Transport de marchandises», «Maintenance et gestion de l'infrastructure» et «Propriété de l'infrastructure ferroviaire publique». Dans la troisième étape de la réforme, la société «Chemins de fer lituaniens» sera légalement constituée. Dans une quatrième étape, la compagnie «Infrastructure ferroviaire» sera constituée, et les lois relatives à son financement seront adoptées. Dans une cinquième étape, après l'adhésion à l'Union européenne, les transports intérieurs et le transport ferroviaire international seront libéralisés. Après la réforme du secteur ferroviaire, de nouvelles entreprises, ayant obtenu des concessions, munies de certificats de sécurité et ayant conclu un accord

en ce sens avec la société de gestion de l'infrastructure ferroviaire auront le droit d'utiliser les voies de chemin de fer publiques.

Investissements dans l'infrastructure et le matériel roulant

En 2002, 241,5 millions de litai lituaniens ont été investis dans le secteur des transports ferroviaires, dont environ 199,4 millions dans l'infrastructure et 19,3 millions dans le matériel roulant. Les crédits provenaient du budget de l'État (12,4 millions), des ressources propres de la compagnie (144 millions) et d'institutions financières internationales (85,1 millions).

En 2003, il est prévu d'investir dans le secteur ferroviaire 340,5 millions de litai lituaniens, dont 233,5 millions dans l'infrastructure et 58,9 millions dans le matériel roulant. Là encore, les crédits nécessaires viendront du budget de l'État (27,5 millions), des ressources propres de la compagnie (155 millions) et d'institutions financières internationales (158 millions).

SLOVAQUIE

Statistiques relatives à l'évolution passée et future du transport ferroviaire de passagers et de marchandises

Type de transport	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Transport de passagers (millions de passagers)	59,43	55,53	56,0	58,0	60,8	62,0
Transport de marchandises (milliers de tonnes)	49 863	51 900	51 730	51 820	52 030	52 320

La société Železničná spoločnosť a.s. assure le transport de passagers par des lignes régulières et des trains spéciaux. La presque totalité des services de transport sont assurés par des trains transportant des passagers. D'après les statistiques les plus récentes, la part de marché de la compagnie est d'environ 13 %.

On peut s'attendre à ce que les nouvelles compagnies créées par les régions développent leur activité sur les lignes régionales aux côtés de Železničná spoločnosť a.s.

Les résultats du transport ferroviaire pourraient se ressentir de la restructuration de l'industrie slovaque, et en particulier de la réduction du volume des intrants de production. Par contre, d'autres éléments comme le potentiel de croissance économique important de la Slovaquie, de la République tchèque, de la Hongrie et des pays de la Communauté d'États indépendants pourraient avoir un impact positif sur les services. Cette tendance devrait s'accroître avec le développement du transport de matières premières en provenance de la Communauté d'États indépendants, sous l'influence non seulement des services assurés par Železničná spoločnosť a.s., mais également de la politique tarifaire de nos voisins de l'Est.

Les résultats globaux dépendront également de la possibilité pour de nouveaux opérateurs de ces pays d'utiliser les voies, ce qui exposerait la nouvelle société commerciale à la concurrence résultant de l'ouverture des marchés. À cause de la prochaine adhésion de la Slovaquie à l'Union européenne, la pression de la concurrence est appelée à s'accroître,

et on peut s'attendre à ce que des sociétés étrangères (notamment DB, ÖBB et beaucoup d'autres) demandent à exploiter également le réseau.

Faits nouveaux

En 2002, Železničná spoločnosť a.s. avait rédigé un document décrivant sa stratégie de développement qui a été présenté en 2003 aux organes et comités de la société. L'une des tâches prioritaires définies dans ce document est la poursuite de la transformation et de la restructuration, c'est-à-dire la scission de la société en filiales indépendantes s'occupant du transport de fret, de transport de passagers et du transport combiné. Ce processus s'inscrit dans le cadre d'une restructuration des missions de service public assurées par l'État par le passé.

On s'attend également à voir apparaître de nouveaux transporteurs sur les lignes régionales, pour lesquelles des projets de transformation ont déjà été mis en œuvre dans le passé. La gamme de services proposés par les sociétés en question est étroitement liée à la date de leur création, ce qui s'explique par le déroulement de la réforme de l'administration publique [financement global du transport dans le cadre des «unités territoriales supérieures» (VUC)] ou par le potentiel d'investisseurs et d'activités dans le domaine du transport ferroviaire (VUC Bratislava et VUC Žilina).

Le troisième groupe de compagnies ferroviaires est constitué de sociétés concessionnaires en vertu de la loi sur les chemins de fer n° 154/1996 (Coll.), adoptée par le Conseil national slovaque et modifiée par des textes ultérieurs. Actuellement, une licence d'exploitation a été accordée à neuf sociétés, dont six travaillent essentiellement dans le domaine de l'entretien des voies et des installations connexes.

Investissements dans l'infrastructure ferroviaire et le matériel roulant

- i) Infrastructure ferroviaire: 10 millions de couronnes slovaques en 2002;
- ii) Matériel roulant: voir le tableau ci-dessous:.

Type de matériel roulant	2002
Wagons	1 129 749 395 SKK
Voitures	1 077 825 319 SKK
Locomotives	67 155 139 SKK
Total	2 247 774 863 SKK

SLOVÉNIE

Statistiques sur l'évolution passée et future du transport ferroviaire de passagers et de marchandises:

Tableau 1: Fret
(millions de tonnes)

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
14,360	14,396	14,226	15,064	14,919	16,339	17,0

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
18,0	19,0	20,5	22,0	23,5	25,0	27,0

Tableau 2: Transport de passagers
(millions de passagers)

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
13,568	13,907	13,756	15,010	14,484	14,519	15,0

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
15,3	15,7	16,2	16,6	17,0	17,5	18,0

Dans une première étape, la société sera restructurée avec la création d'une holding, qui sera constituée officiellement dans le courant de l'année 2003.

Structure proposée – La holding «Chemins de fer slovènes» serait composée des secteurs suivants:

- Transport de fret
- Transport de passagers
- Infrastructure
- Biens immobiliers
- Entreprises connexes
- Traction et services techniques.

SUÈDE (renseignements communiqués par Banverket)

Banverket est l'autorité responsable du trafic ferroviaire en Suède: cet organisme suit et supervise les évolutions du secteur ferroviaire, conseille le Parlement et le Gouvernement sur les questions ferroviaires, est responsable de l'exploitation et de la gestion des voies appartenant à l'État, coordonne les services ferroviaires locaux, régionaux et interrégionaux, et apporte un appui pour la recherche-développement dans le secteur du transport ferroviaire.

Transport de passagers

Eu égard au ralentissement de l'économie et à l'augmentation relativement faible de la consommation intérieure, 2001 restera comme une année de croissance inattendue du transport de passagers, avec une progression d'environ 1 ½ % du nombre de kilomètres-passagers. Aucune transformation radicale n'a été observée dans la répartition des parts de marché entre les différents modes de transport, même si le rail a connu une croissance nettement supérieure à celle des autres types de transport, d'environ 6 %.

La demande croissante de transport de passagers s'explique notamment par le développement et la rénovation du réseau et des systèmes. Le transport par rail a connu une avancée réelle, même si la comparaison des coûts entre le rail et la voiture individuelle a évolué en faveur de cette dernière en 2001 en raison notamment d'une légère baisse du prix réel de l'essence.

Le kilométrage parcouru sur longue distance (trajets de plus de 100 km) a progressé d'un peu plus de 2 % globalement, mais de plus de 5 % pour le rail. Le nombre de kilomètres parcourus par avions est resté inchangé, alors que celui des kilomètres parcourus en voiture individuelle a augmenté, si bien que la part de la voiture individuelle, légèrement inférieure à 70 %, n'a pas évolué. Dans les trajets à longue distance par chemin de fer, la part des sociétés privées a légèrement diminué pour s'établir à 13 %. La raison en est principalement qu'à part SJ, seule Svenska Tågkompaniet exploite ce type de service. En 2000, la ligne de la côte sud-ouest a été exploitée pendant trois mois.

Le kilométrage parcouru sur des courtes distances (trajets de moins de 100 km) a augmenté au cours de l'année de près de 7 %, alors que l'augmentation, tous types de transports confondus, a été d'à peine un peu plus de 1 %. Cela s'explique en partie sans doute par l'entrée en service de la ligne de l'Oresund.

La différence relativement importante des taux de croissance ne s'est toutefois pas traduite par une modification sensible de la répartition des parts de marché en raison de la position largement dominante des voitures individuelles; les transports publics représentent dans leur ensemble 16 % de la totalité des trajets de courte distance, contre 78 % pour la voiture individuelle. Les sociétés ferroviaires privées, notamment Citypendeln à Stockholm, ont assuré 45 % des trajets, en légère baisse par rapport à l'année précédente. SJ reste l'opérateur dominant également pour les services régionaux.

En résumé, malgré des problèmes d'offre du service et de ponctualité, 2001 a été une bonne année pour les chemins de fer du point de vue du volume. Cependant, la moitié des sièges en moyenne est restée vide. Ce problème se rencontre dans presque tous les services ferroviaires, car lorsqu'un train est très demandé dans un sens, le train effectuant le même trajet en sens inverse est souvent moins demandé. C'est pourquoi, pour améliorer la rentabilité des compagnies ferroviaires, il est essentiel d'essayer d'accroître le taux d'occupation. On pourrait envisager un système de tarification plus incitatif, visant à mieux orienter la demande.

Transport de fret

Après une année record en 2000, on a observé une baisse sensible en 2001. Cette baisse, la plus forte enregistrée depuis la récession du début des années 90, s'explique essentiellement par une demande plus faible et par le fléchissement des exportations, imputables au ralentissement économique mondial observé au cours de l'année.

Le nombre de tonnes-kilomètres transportées sur des longues distances, c'est-à-dire des trajets supérieurs à 100 km, n'a diminué que de 3 % en 2001, alors que pour les trajets de courte distance (inférieurs à 100 km), la baisse a été d'environ 4 % par rapport à l'année précédente. Le transport routier à longue distance a diminué de 2 % en raison de la baisse de la consommation, du fléchissement des exportations et de la diminution des importations d'intrants pour l'industrie.

En ce qui concerne le chemin de fer, la situation est revenue à la normale, c'est-à-dire à peu près au même niveau qu'au cours des années 90, soit juste au-dessus de 19 milliards de tonnes-kilomètres, ce qui correspond à une diminution d'un peu plus d'un demi-milliard de tonnes-kilomètres. Cette diminution a été observée à la fois pour le transport national et le transport international, mais les chemins de fer ont réussi à garder leur part de marché, soit quelque 24 % pour le transport de fret à longue distance.

L'une des raisons pour lesquelles les chemins de fer ont préservé leur part de marché est que la proportion de marchandises très élaborées, qui constituent le marché naturel du transport par camion, s'est réduite. Il semble donc que la capacité du chemin de fer à conserver sa part de marché s'explique davantage par des modifications des structures de consommation et de production que par le fait que les compagnies ferroviaires proposeraient des solutions de transport plus attractives pour les marchandises de valeur. Les données provisoires indiquent en fait que le transport routier a compensé la diminution du marché pour les produits fortement élaborés par des volumes plus grands de produits moins élaborés.

Les kilomètres parcourus en transport ferroviaire ont diminué en 2001 pour tous les secteurs sauf pour les produits d'ingénierie et le fer et l'acier, pour lesquels les chiffres restent sensiblement les mêmes. Le transport de produits forestiers a diminué de 7 % et le transport de minerais de 2 %.

Les évolutions observées en 2001 sont difficiles à interpréter et soulèvent les questions suivantes:

- Le tonnage kilométrique est-il revenu à un niveau de stabilité à long terme lié aux structures de production et de consommation?
- Quelles sont les mesures qui seraient les plus efficaces pour accroître à long terme la part du chemin de fer dans le transport de fret à longue distance?
- Comment pourrait-on faire évoluer le chemin de fer pour attirer plus de marchandises de valeur?

Programme de développement du secteur ferroviaire

En avril 2001, Banverket a présenté au Gouvernement un programme préliminaire pour le chemin de fer établi en coopération avec différents acteurs du secteur.

Dans les domaines de la sécurité, de l'environnement, de la recherche-développement et de l'image du chemin de fer, il a été impossible de donner dans les délais impartis une vue d'ensemble commune du secteur. Le programme préliminaire définit 17 domaines d'action dans le cadre de 4 stratégies d'ensemble. Le Comité directeur, qui a dirigé la poursuite des travaux pour le programme en 2001, a donné la priorité à 9 de ces domaines, en particulier au recrutement rapide de conducteurs..

Les différents acteurs de ce secteur – administration, usagers, transitaires, opérateurs de transport, industrie manufacturière et organisations impliquées – participent à la fois au Comité directeur et aux trois sous-projets concernant les passagers, les usagers du transport de fret et le réseau. À chaque fois, le point de départ doit être la demande du marché et les souhaits du consommateur. Les questions de sécurité, d'environnement, de qualification du personnel de recherche-développement et d'image du chemin de fer sont prises en charge par le «bureau de programme» créé par Banverket.

Pour plus de précision sur la situation du secteur ferroviaire en Suède, on peut consulter sur le site Internet de Banverket la publication *The Swedish Rail Sector 2001* à l'adresse suivante: <http://www.banverket.se/templates/StandardTtH3561.asp>.
