



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/2001/10/Add.2
10 août 2001

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS/RUSSE

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par chemin de fer
(Cinquante-cinquième session, 16-18 octobre 2001
point 4 de l'ordre du jour)

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

Transmis par le Gouvernement de la Fédération de Russie

Note: À ses cinquante-deuxième session (5-7 octobre 1998) et cinquante-troisième session (6-8 octobre 1999), le Groupe de travail des transports par chemin de fer a examiné, entre autres questions, la place des chemins de fer sur le marché des transports (TRANS/SC.2/190, par. 18; TRANS/SC.2/192, par. 17). À cet égard, il a demandé aux gouvernements de lui donner des renseignements sur les questions ci-après qui ont une incidence sur les chemins de fer dans les pays membre:

- a) Données sur l'évolution passée et future du transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises;
- b) Faits nouveaux observés suite à la réorganisation du secteur ferroviaire, une attention particulière étant accordée à la création de nouvelles compagnies ferroviaires;
- c) Investissements dans i) l'infrastructure ferroviaire et ii) le matériel roulant.

Le Groupe de travail voudra peut-être examiner la réponse qui est reproduite ci-après.

a) Données sur l'évolution passée et future du transport par chemin de fer des voyageurs et des marchandises:

Transport de voyageurs et de marchandises sur le réseau ferroviaire russe

Paramètres	1999	2000	2001
Transport de voyageurs (millions de voyageurs)	1 337,5	1 418,8	-
Trafic voyageurs (milliards de voyageurs/km)	141,0	167,1	173,0
Transport de marchandises (millions de tonnes)	947,4	1 046,8	1 091,2
Trafic marchandises (milliards de tkm)	1 204,5	1 373,2	1 434,0

b) Faits nouveaux à observer suite à la réorganisation du secteur ferroviaire, une attention particulière étant accordée à la création de nouvelles compagnies ferroviaires:

Développement du système de transport ferroviaire russe au cours du processus de réforme structurelle

Les mesures de réorganisation du transport ferroviaire fédéral prises en 1999-2000 ont porté sur une partie des activités de la branche. Les transformations structurelles les plus importantes ont été opérées dans le trafic voyageurs, les activités annexes et le secteur social:

- la création de directions du service voyageurs a favorisé la séparation des activités et une plus grande transparence financière dans la branche;
- un important travail de réorganisation des activités annexes ainsi que de suppression des structures du secteur social a été réalisé.

Sur le plan de la réglementation, les transformations ont principalement porté sur la politique tarifaire.

L'activité normative a constitué un autre élément important de la politique de l'État en la matière. Un certain nombre de textes législatifs ont été élaborés, parmi lesquels on peut citer les modifications et compléments apportés à la loi fédérale sur le transport ferroviaire fédéral et à la loi fédérale portant règlement des transports par chemin de fer.

Lors de la création de sociétés de transport de voyageurs autonomes, il a été décidé de poursuivre les objectifs suivants:

- résoudre le problème des subventions croisées et établir avec précision les sources à partir desquelles seront compensées les pertes enregistrées par tel ou tel type de transport;
- instaurer le niveau requis de transparence des flux financiers (origine des recettes et destination des dépenses);
- créer un système de gestion autonome pour chaque activité;
- rationaliser l'activité économique et financière de chaque entité.

Conformément à sa logique interne, le processus de réforme du secteur du transport de voyageurs s'est déroulé en plusieurs étapes:

1. Élaboration de méthodes et organisation des directions du service voyageurs en trafic grandes lignes et en trafic suburbain;
2. Attribution à chaque direction des installations requises.

Les directions du service voyageurs grandes lignes ont été mises en place.

Dans le cadre de la première phase de la réforme, qui correspondait à la création d'un modèle de base d'entreprise de transport de voyageurs en trafic grandes lignes et en trafic suburbain, un cadre légal et organisationnel a été mis en place sous forme d'entreprises unitaires d'État de transport ferroviaire: les «directions du service voyageurs» disposent de leurs propres moyens (dépôts de locomotives et de wagons, gares, quais, abris, locaux pour la vente de billets, etc.).

Les transformations opérées dans le secteur du transport des voyageurs vont dans le sens d'une ouverture de ce secteur à la concurrence. On constate déjà une amélioration de la qualité du service voyageurs, due en premier lieu à la mise en place de nouveaux services et à un meilleur respect des horaires.

L'idée de base, incarnée dans les principes de la réforme structurelle du transport ferroviaire, a subi – du moins pour ce qui est de la réforme du transport des marchandises – des modifications qui se caractérisent par l'abandon de la création d'entreprises d'État de transport de marchandises (c'est-à-dire de la dispersion de l'ensemble du matériel roulant existant), au profit de la création de sociétés d'exploitation propriétaires de leur matériel roulant.

La majorité des sociétés d'exploitation existantes ou en cours de création sont constituées autour des terminaux de transport des grandes entreprises industrielles. Actuellement, la proportion du matériel roulant appartenant à des transporteurs indépendants est de 21 % pour les wagons universels et de 48 % pour les wagons-citernes en circulation sur le réseau de chemins de fer russe.

Le Ministère des voies de communication de la Fédération de Russie formule les exigences suivantes pour agréer une société d'exploitation:

- l'entreprise concernée doit assurer un volume de transports garanti;
- elle doit disposer (en propriété ou en location) de son propre matériel roulant;
- elle s'engage à acquérir son propre matériel roulant dans les cinq à huit années à venir, lorsqu'elle n'exploite que du matériel de location;
- les itinéraires empruntés doivent être convenus à l'avance.

En 2000-2001, 15 sociétés d'exploitation ont été créées. Refservis, entreprise d'État de transport de marchandises, fonctionne depuis 1997. Du matériel roulant spécialisé (wagons réfrigérés) et un dépôt ont été cédés à cette entreprise.

Les structures des secteurs des activités annexes et de l'action sociale sont supprimées selon les modalités suivantes:

- cession aux municipalités;
- vente;
- liquidation;
- reconversion.

En ce qui concerne la suppression des lignes secondaires ne présentant pas un grand intérêt pour l'avenir, l'activité du Ministère des voies de communication consiste pour l'essentiel à réduire au minimum les dépenses consacrées à l'entretien de ces lignes. Les principales mesures prises dans ce sens sont les suivantes:

- réduction de la fréquence des trains sur ces lignes;
- réduction des effectifs;
- fermeture de certaines gares, etc.

Dans le cadre de la première phase de la réforme destinée à instaurer une plus grande transparence financière dans le secteur des transports ferroviaires, les mesures suivantes ont été mises en œuvre.

En mars 1998, a été adoptée une nouvelle nomenclature des dépenses consacrées à l'activité principale des transports ferroviaires, dans laquelle les dépenses liées au transport de marchandises et les dépenses liées au transport des voyageurs (et, dans ce dernier cas, les coûts du trafic grandes lignes, d'une part, et ceux du trafic suburbain, d'autre part) sont répertoriées séparément.

Le Ministère russe des voies de communication a adopté le principe de la planification budgétaire des recettes et des dépenses, qui l'a conduit à mettre en place un mécanisme centralisé de régulation de l'activité financière des chemins de fer, afin d'assurer une meilleure maîtrise des dépenses, d'unifier la politique d'investissement et de réduire les déficits financiers.

En 2000, le Ministère a pratiquement achevé de mettre en place son système unifié de comptabilité et de paiements. Les conditions requises ont été réunies en vue du transfert du budget sous la compétence directe du Ministère, en vue d'augmenter l'efficacité de l'exécution du budget, tant au niveau des recettes qu'à celui des dépenses.

Les principaux objectifs de la politique de réforme du transport ferroviaire mise en œuvre par l'État sont les suivants:

- amélioration de la fiabilité, de l'accessibilité, de la sécurité et de la qualité des services du transport ferroviaire, dans le but d'homogénéiser l'espace économique du pays et de permettre un développement économique harmonieux sur l'ensemble du territoire;
- harmonisation et unification du système des transports du pays;
- réduction du volume des dépenses publiques consacrées au transport des marchandises par chemin de fer;
- satisfaction de la demande croissante de services liés au transport ferroviaire.

Pour atteindre les objectifs fixés dans le cadre de la réforme structurelle, il est prévu, dans un premier temps (phase préparatoire, 2000-2001), de mettre en application les principes suivants:

- séparer les fonctions administratives incombant à l'État et l'organisation de l'activité économique du transport ferroviaire, extraire de la structure monopolistique toutes les activités susceptibles d'être ouvertes à la concurrence;
- conserver le réseau d'État unifié des infrastructures économiques des chemins de fer et le système de gestion centralisée du trafic ferroviaire;
- mettre fin par étape aux subventions croisées entre le transport des marchandises et celui des voyageurs et entre les transports intérieurs et les transports en provenance ou à destination de l'étranger;
- améliorer la politique tarifaire et transférer les compétences en matière de tarification du transport ferroviaire à une commission gouvernementale;
- promouvoir la concurrence dans les secteurs du transport des marchandises, de l'entretien du matériel roulant, du transport des voyageurs et des services aux voyageurs;

- empêcher la fusion entre entreprises opérant dans un contexte potentiellement concurrentiel et entreprises du secteur monopolistique;
- garantir aux sociétés d'exploitation et utilisateurs du matériel roulant (trafic marchandises et voyageurs) un accès non discriminatoire aux infrastructures du système fédéral de transport ferroviaire;
- éliminer du champ d'activité des chemins de fer fédéraux les installations à caractère social – services collectifs et autres – (à l'exception des installations proprement ferroviaires), en vue de réduire les coûts non liés à l'activité principale;
- instituer une transparence financière dans tous les domaines de l'activité économique du secteur, notamment en séparant les systèmes de comptabilité;
- mettre en œuvre des mesures visant à attirer les investisseurs vers le transport ferroviaire;
- faire bénéficier les employés du transport ferroviaire de mesures d'incitation matérielle plus importantes et de meilleures prestations sociales.

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

en millions de roubles

		1999 Résultat d'explo- tation	Pourcentage du volume total	2000 Résultat d'explo- tation	Pourcentage du volume total	2001 Résultat d'explo- tation	Pourcentage du volume total
	Investissements						
	Total	38 652,7	100,0	76 179,6	100,0	110 000,0	100,0
i	Infrastructure	27 921,7	72,2	57 021,4	74,9	89 066,6	81,0
	dont:						
	- électrification et énergie	4 416,3	11,4	15 053,7	19,8	20 350,0	18,5
	- signalisation, centralisation et immobilisations	2 095,5	5,4	2 793,6	3,7	4 393,5	4,0
	- informatisation et transmissions	4 421,3	11,4	13 300,0	17,5	26 000,0	23,6
	- trafic voyageurs	1 598,4	4,1	3 459,5	4,5	4 370,2	4,0
	- voies	1 695,0	4,4	4 844,9	6,4	4 593,1	4,2
	- divers	13 695,2	35,4	17 569,7	23,1	29 359,8	26,7

ii	Matériel roulant	4 623,0	12,0	6 711,8	8,8	9 726,9	8,8
	dont:						
	- locomotives	1 701,7	4,4	1 898,5	2,5	2 449,3	2,2
	- wagons	717,5	1,9	464,2	0,6	366,8	0,3
	- voies	853,4	2,2	1 526,5	2,0	2 505,6	2,3
	- matériel de transport de conteneurs et activités commerciales	133,4	0,3	243,4	0,3	288,0	0,3
	- trafic voyageurs	1 090,8	2,8	1 984,8	2,6	3 978,2	3,6
	- électrification et énergie	80,3	0,2	441,1	0,6	139,0	0,1
	- divers	45,9	0,1	153,3	0,2		
	Construction de biens d'équipements non productifs	6 108,0	15,8	12 446,4	16,3	11 206,5	10,2
	dont:						
	- logements	2 380,1	6,2	3 137,2	4,1	2 615,2	2,4
	- santé	2 729,9	7,1	6 907,8	9,1	4 669,2	4,2
	- éducation	813,1	2,1	762,4	1,0	828,2	0,8
	- divers	184,9	0,5	1 639,0	2,2	3 093,9	2,8
