



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/2001/13
6 août 2001

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

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 6 de l'ordre du jour)

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

Transmis par le Forum Train Europe (FTE)

À sa cinquante-quatrième session (3-5 octobre 2000), le Groupe de travail des transports par chemin de fer a notamment examiné la question de la détermination de la capacité de l'infrastructure ferroviaire, y compris les aspects relatifs à la redevance d'utilisation (TRANS/SC.2/194, par. 18 à 21). Pendant cette session, le Groupe de travail a décidé que le nouveau système de gestion des infrastructures ferroviaires qui voyait le jour devrait pleinement prendre en considération les besoins particuliers du transport international de marchandises. Le Groupe de travail a estimé à ce propos qu'il serait utile de recevoir du Forum Train Europe (FTE) des renseignements sur les problèmes pratiques actuels liés à l'attribution des capacités dans le transport international de marchandises.

Les renseignements communiqués par le Forum Train Europe (FTE) sont reproduits ci-après.

* * *

FORUM TRAIN EUROPE: LA «FABRIQUE D'HORAIRE» DE L'EUROPE

1. En quoi consiste exactement le «Forum Train Europe»?

Le Forum Train Europe (FTE) coordonne et organise le trafic ferroviaire européen et garantit la bonne qualité des horaires internationaux des services voyageurs et fret.

De très nombreux trains franchissent chaque jour les frontières nationales en Europe. Cela ne va pas de soi. Qui peut faire circuler un train, quand et où? Ces questions sont réglées au sein d'une instance de coordination des horaires internationaux, le Forum Train Europe (FTE).

Le FTE place la clientèle au premier plan. L'objectif principal du FTE est de transférer des parts de marché de la route au rail par le biais d'une offre horaire européenne qualitativement bonne. Qualité, flexibilité et raccourcissement des temps de réponse aux demandes des clients sont un souci permanent. Ainsi, le FTE a contribué aussi à la réalisation de projets de l'Union européenne concernant des sillons internationaux de haute qualité pour le fret ferroviaire (North-South Freight Freeways, BELIFRET, East-West Freightway, etc.).

Le FTE est la seule organisation paneuropéenne pour la planification détaillée de la production à l'échelle internationale, la coordination des horaires et l'harmonisation de l'attribution des sillons internationaux en trafic ferroviaire de voyageurs et de fret. Les travaux de planification ne se limitent pas aux réseaux des États de l'Union européenne; ils englobent tous les États européens. Dans ce contexte, il est tenu compte à la fois des directives de l'Union européenne et des différentes réglementations nationales concernant le trafic ferroviaire.

Le FTE compte actuellement environ 70 membres provenant de 35 pays européens - dans un espace allant du Portugal à la Russie et de la Turquie à la Scandinavie. Il est ouvert à toutes les entreprises de transport ferroviaire¹ et aux gestionnaires d'infrastructure² européens ainsi qu'à toutes les organisations et sociétés qui participent au trafic ferroviaire international. Le FTE dans sa forme actuelle a été fondé le 1er janvier 1997 pour succéder aux deux anciennes Conférences européennes des horaires voyageurs (CEH) et marchandises (CEM).

Le secteur du trafic voyageurs est administré depuis 1923 par les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) (Président du FTE: M. Pierre-Alain Urech, Directeur général adjoint des CFF et Chef de la Division infrastructure des CFF), tandis que le secteur du fret est administré

¹ Par «entreprise de transport ferroviaire», on entend toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la législation communautaire applicable, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; l'expression recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction.

² Par «gestionnaire de l'infrastructure», on entend toute entité ou entreprise chargée notamment de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire ainsi que, éventuellement, de la gestion des systèmes de régulation et de sécurité de l'infrastructure. Les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure sur tout ou partie d'un réseau peuvent être attribuées à plusieurs entités ou entreprises.

depuis 1924 par les Chemins de fer tchèques (CD) (Coprésident du FTE: M. Jaroslav Kocourek, Directeur principal pour la distribution et l'exploitation dans les CD).

Le FTE n'est pas une organisation ayant une politique commerciale propre mais une organisation-cadre, dans laquelle tous les participants agissent sous leur propre responsabilité vis-à-vis de leur pays et en fonction des normes de l'Union européenne (UE) concernant la non-discrimination et la séparation des deux fonctions «infrastructure» et «transport». Sous l'égide du FTE, les tâches, les compétences et les responsabilités des entreprises de transport ferroviaire et des gestionnaires d'infrastructure sont clairement séparées.

Afin d'établir chaque année les nouveaux horaires voyageurs et fret, les activités ont été organisées dans le temps et par sujet, selon un cycle annuel composé de quatre phases de planification et de trois conférences globales.

À côté des purs travaux de planification des relations ferroviaires transfrontalières, le FTE traite de questions générales, telles que les suivantes:

- définition des règles de planification de la production et des sillons
- amélioration de l'interopérabilité
- fixation de la date du changement d'horaire.

À cet égard, l'Assemblée générale du FTE a décidé le 21 avril 1999 qu'à partir de 2002 le changement d'horaire interviendrait non plus en mai/ juin mais à la mi-décembre.

Le FTE a pour objectif de simplifier et d'accélérer l'ensemble des processus de planification des horaires dans les pays européens, afin que les demandes des clients puissent être traitées plus rapidement et dans les meilleures conditions. Pour pouvoir atteindre cet objectif ambitieux, des solutions stratégiques orientées vers le commerce électronique sont actuellement examinées. Le FTE doit à l'avenir continuer à se développer dans cette direction afin de se positionner comme une organisation ouverte, souple et efficace.

2. Que contient l'ensemble de textes de l'Union européenne sur l'infrastructure?

L'ensemble de textes sur l'infrastructure, composé de trois directives, a été adopté par le Conseil des ministres des transports et par le Parlement européen. Les directives ont été publiées dans le Bulletin officiel de l'Union européenne à la mi-mars 2001. La date limite de mise en œuvre et d'intégration dans les législations nationales a été fixée au 15 mars 2003.

- **Directive 2001/12/CE du 26 février 2001** modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires.
 - Cette directive ouvre notamment les droits d'accès du fret international sur un réseau transeuropéen de fret ferroviaire défini et, jusqu'en mars 2008 au plus tard, les ouvre aux autres réseaux de l'Union européenne.

- **2001/13/CE du 26 février 2001** modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires.
 - Cette directive étend la zone de validité pour l'attribution des licences et rend la licence obligatoire pour toutes les entreprises ferroviaires.

- **2001/14/CE du 26 février 2001** concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.
 - Nouvelle directive concernant la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure et la répartition des capacités, remplaçant la directive 95/19 et contenant des règles élargies et plus détaillées pour le paiement de l'accès à l'infrastructure et la répartition des capacités, ainsi qu'un cadre pour la certification en matière de sécurité.
 - Répartition des capacités entre les entreprises ferroviaires titulaires de licences ou, à l'échelle nationale, entre les autres candidats, sans discrimination ou priorité.
 - Coopération avec d'autres organismes pour la répartition des capacités internationales. Organisation de sillons internationaux, en particulier pour le Réseau transeuropéen de fret ferroviaire (RTFF).
 - Mise au point de calendriers pour la planification des temps de voyage, la répartition à court terme des capacités et les modifications des horaires. Établir un plan pour accroître la capacité des sillons en cas d'infrastructure surchargée.
 - Les demandes ad hoc de sillons individuels doivent donner lieu à une réponse dans les cinq jours ouvrables.
 - Si des sillons adéquats de remplacement existent, les priorités dans les horaires et dans le processus de coordination - pour les services destinés au public ou pour le fret - ne doivent être appliquées que si l'infrastructure est surchargée ou s'il s'agit d'une infrastructure spécialisée.

La Commission européenne entend suivre le processus de mise en œuvre que les États membres doivent mener. Elle prépare une opération particulièrement vaste pour non seulement superviser mais aussi diriger l'intégration de ces textes dans les législations et prescriptions nationales. L'objectif de la Commission est de renforcer l'harmonisation entre les États membres.

3. Comment les capacités de l'infrastructure ferroviaire sont-elles réparties dans le cadre du FTE?

La directive 2001/14 définit un cadre juridique pour la coopération internationale entre les gestionnaires d'infrastructure dans le cadre de la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire³. L'objet de cette coopération est de permettre une planification et une répartition efficaces des capacités de l'infrastructure ou sillons⁴ au niveau international, en particulier sur le «Réseau transeuropéen de fret ferroviaire (RTFF)».

Pour répartir les capacités, les gestionnaires de l'infrastructure doivent respecter le calendrier officiel imposé par le FTE. La responsabilité de la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire incombe aux gestionnaires (nationaux) de l'infrastructure parce que la capacité utilisée ou disponible sur une ligne donnée ou sur un nœud ne dépend pas du caractère national ou international des divers trains. Cette responsabilité inclut aussi le processus de décision tant pour la création des sillons que pour leur répartition entre les entreprises ferroviaires. Pour ce qui est des décisions touchant la répartition des capacités, aucune distinction n'est faite entre les services nationaux et les services internationaux, ni entre transport de voyageurs et transport de marchandises.

La tâche spécifique de coordination de la répartition des capacités internationales est actuellement assumée par le Forum Train Europe (FTE), l'organisation-cadre pour la mise en œuvre et la promotion de la coordination nécessaire au niveau international. Le FTE est responsable de la gestion et de la planification du processus de répartition des capacités internationales et c'est donc lui qui prend les décisions sur les dates de changement d'horaire, les modalités des échanges d'informations et les programmes internes.

Grâce à leur forte participation au FTE, les entreprises ferroviaires peuvent notifier aux gestionnaires de l'infrastructure leurs besoins en capacités. La nécessité de planifications successives pour garantir l'indispensable cohérence entre l'élaboration des calendriers par les gestionnaires de l'infrastructure d'une part et la planification des produits et de la production (planification du matériel roulant et déploiement du personnel affecté aux trains) par les entreprises ferroviaires d'autre part est un argument important en faveur de la participation de ces entreprises au processus de planification du FTE.

4. Quelles sont les règles de priorité applicables à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire en Europe?

Compte tenu des règles actuelles touchant la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire, il existe aujourd'hui un risque que le nombre de sillons de haute qualité pouvant être rendus disponibles pour le fret ferroviaire soit insuffisant parce que le trafic voyageurs est prioritaire sur le trafic marchandises. Si elles ne disposent pas de tels sillons, vitaux pour elles, les entreprises de transport de fret sont en danger. Si les trains de voyageurs sont censés rouler

³ Par «capacité(s) de l'infrastructure», on entend la possibilité de programmer des sillons sollicités pour un segment de l'infrastructure pendant une certaine période.

⁴ Par «sillon», on entend la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre à un moment donné.

à intervalles réguliers et si les cas de réduction des intervalles et de trains roulant hors cadence sont nombreux, le trafic marchandises sera de plus en plus condamné à n'avoir qu'une existence marginale. Le fait que des trains régionaux de voyageurs circulent sur de courtes distances peut entraver les mouvements des trains de marchandises sur de longues distances. Avec la libéralisation du transport de marchandises par rail, les exploitants de transport ferroviaire vont devenir de plus en plus actifs, tout particulièrement dans le trafic de point à point. Il faut donc appliquer au marché du transport de marchandises des solutions plus souples, ce qui veut dire qu'il faudra recourir à une planification des sillons axée sur les besoins.

Cependant, dans le trafic voyageurs, on applique une planification axée sur l'offre, ce qui signifie que l'on peut planifier les sillons pour une période plus longue que celle qui correspond à un horaire. Une offre de services ferroviaires étroitement coordonnés dans le trafic régional et longue distance de voyageurs, avec des éléments (nombre de trains, arrêts, temps de voyage et correspondances par exemple) harmonisés les uns avec les autres, constitue l'épine dorsale de l'ensemble du système de transport public. Ce système de transport intégré – trafic voyageurs et trafic marchandises fondés sur une chaîne de transport reposant sur des offres harmonisées – bénéficie donc d'une priorité pour l'utilisation de la plupart des réseaux. En outre, certaines offres en matière de trafic marchandises relèvent du système de transport intégré.

Comme chacun sait, les gestionnaires d'infrastructure doivent accorder aux entreprises ferroviaires un accès libre et sans discrimination à l'infrastructure. Ils répartissent les sillons par ordre de priorité conformément à la législation de leur pays. En ce qui concerne l'accès au réseau, les services cadencés de voyageurs bénéficient de la priorité dans la plupart des pays, ainsi qu'indiqué plus haut.

Par conséquent, les gestionnaires d'infrastructure appliquent les principes ou règles de priorité ci-après pour répartir les capacités de l'infrastructure ferroviaire:

1. Le trafic voyageurs est prioritaire sur le trafic marchandises;
2. Les trains réguliers sont prioritaires sur les trains affrétés;
3. Le trafic intégré est prioritaire sur toutes les lignes ferroviaires;
4. Dans le cadre du trafic intégré, le trafic cadencé est prioritaire (ceci veut dire qu'un train fonctionnant toutes les heures est prioritaire par rapport à un train fonctionnant seulement une fois par jour).

Souhaitant que le transport ferroviaire de marchandises occupe à l'avenir une place plus importante, l'Union européenne veut lui donner un rang de priorité plus élevé. Selon la directive 2001/14 de l'Union européenne, les gestionnaires d'infrastructure établissent des sillons internationaux, tout particulièrement dans le cadre du Réseau transeuropéen de fret ferroviaire (RTFF). Un objectif est donc d'obtenir pour le trafic international et national de marchandises un rang de priorité plus élevé et, partant, une meilleure place sur le marché, au niveau tant européen que national.

En ce qui concerne la répartition des sillons pour le trafic marchandises, l'essentiel n'est normalement pas de faire arriver les marchandises à destination aussi rapidement que possible, mais de pouvoir donner une indication précise de l'heure d'arrivée (livraison en temps voulu). Le fait que le train de marchandises passe avant ou après le train de voyageurs a peu d'importance. Les véritables conflits ne surviennent donc que si la limite absolue des capacités (nombre absolu de trains qu'il est possible de faire rouler) est atteinte ou si la modification des sillons pour le trafic voyageurs entraîne des pertes de correspondance.

Pour pouvoir garantir le trafic ferroviaire de marchandises, il faut agir d'urgence. Une mesure appropriée consiste à créer des sillons intégrés de haute qualité pour le trafic marchandises, en veillant à assurer une utilisation optimale du réseau existant.

5. Trafic marchandises transfrontalier intégré (sillons intégrés), un projet pour le FTE

Les sillons intégrés sont des horaires établis et proposés par le gestionnaire d'infrastructure aux fins d'une utilisation efficace des capacités du réseau, sans demande spécifique d'une entreprise ferroviaire.

Les paramètres de construction, les points de départ et de destination et les conditions marginales sont harmonisés avec les principaux clients pour préserver la commercialisabilité. Ceci représente un changement fondamental par rapport à la procédure adoptée jusqu'à présent dans la vente de sillons pour commercialiser les capacités libres.

Les principaux objectifs de l'intégration sont d'améliorer la qualité et la stabilité des horaires des trains de marchandises et de l'ensemble des horaires et d'assurer une utilisation optimale des maigres capacités des infrastructures. Si des sillons intégrés sont rapidement disponibles et établis en fonction des besoins du marché selon une architecture maillée, les perspectives s'ouvrent d'une réalisation, plus rapide, meilleure et très axée sur les clients, des besoins de transport des entreprises de fret. Avec un trafic fret intégré, on créera une situation favorable à la fois aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure.
