



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/2003/6/Add.2  
5 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**

Additif 2

Communication des Gouvernements du Royaume-Uni et des États-Unis d'Amérique

**ROYAUME-UNI**

Le réseau ferroviaire national a enregistré une nette reprise du trafic voyageurs à la fin des années 90. Entre 1994-1995 et 1999-2000, le trafic voyageurs, mesuré en nombre de voyageurs-kilomètres, a augmenté de 34 %, mais s'est stabilisé depuis 1999-2000. En 2000-2001, il a accusé une légère baisse (1 %) due en partie aux problèmes qu'a connus le réseau à la suite de l'accident de Hatfield. La période 2001-2002 a été marquée par un accroissement de 3 % du trafic voyageurs. Cette reprise constatée entre 2000-2001 et 2001-2002 résulte principalement d'une augmentation de 7 % du nombre de voyageurs-kilomètres réalisés sur les grandes lignes. Durant la même période, le trafic régional a progressé de 1 % en voyageurs-kilomètres tandis que les chiffres pour les lignes desservant la banlieue de Londres et le sud-est restaient pratiquement inchangés.

Le trafic marchandises a également progressé de façon substantielle. L'engorgement du réseau routier et la croissance économique ont favorisé un accroissement de près de 50 % du nombre de tonnes-kilomètres de fret ferroviaire, par rapport au plancher atteint dans ce domaine en 1994-1995 par suite de la perte de bon nombre de ses marchés traditionnels sous l'effet de

pressions financières à court terme. Durant l'exercice 2002-2003, le volume total de marchandises transportées par rail a augmenté de 7 %.

La Strategic Rail Authority (SRA) a publié en janvier 2003 son deuxième plan stratégique, qui met en relief les problèmes auxquels il faut faire face à court et moyen terme (prestations, coût, sécurité) pour réaliser les objectifs définis dans le Plan décennal de l'État sur les transports.

Depuis le remplacement de Railtrack par Network Rail à la fin de 2002, la SRA est chargée de définir les stratégies du réseau de chemins de fer et s'est employée à promouvoir une série d'initiatives visant à améliorer les résultats et l'efficacité, à privilégier la satisfaction des besoins des usagers, à réduire les coûts et à améliorer la planification.

La SRA a formulé en novembre 2002 une nouvelle politique générale en matière de franchisage, qui vise par des mesures d'incitation à encourager les sociétés d'exploitation de trains à mieux répondre aux attentes des usagers et à obtenir un meilleur rapport coût-efficacité.

En décembre 2002, la SRA a publié une déclaration de principes fondamentaux concernant l'utilisation des capacités, qui tend à assurer la meilleure exploitation possible du réseau existant plutôt que de tabler sur un nouveau matériel roulant et d'attendre que d'importants investissements soient consentis pour opérer les changements nécessaires. Cette stratégie devrait permettre notamment d'améliorer les résultats et/ou de réduire l'encombrement grâce à de meilleures pratiques d'exploitation, un meilleur déploiement du matériel roulant et des modifications des horaires. Les premiers effets bénéfiques de ces dernières modifications devraient se faire sentir en 2004-2005.

Un système de tarification visant à établir un meilleur équilibre entre les recettes fiscales et les recettes d'exploitation est actuellement mis au point et devrait être rendu public au cours des prochains mois.

Le prochain objectif clef consiste à intégrer le programme Case for Rail dans la réactualisation du Plan décennal et à veiller à ce qu'il soit pris en compte dans l'examen des dépenses publiques de 2004. La SRA met au point actuellement des formules sérieuses et fiables de mise en place d'infrastructures et de services qu'elle compte soumettre à l'examen du Gouvernement.

Au départ, l'objet essentiel de l'opération de privatisation était de rationaliser le transport ferroviaire en faisant intervenir la concurrence. La privatisation des entreprises de British Rail en 1994/95-1996/97 a eu pour effet de répartir entre une multitude de sociétés privées les services d'accès aux voies, de fret, du matériel roulant, de maintenance, etc. Quant au franchisage des services de transport des voyageurs en 1995/96-1996/97, il s'est traduit par l'octroi de concessions à 25 sociétés privées d'exploitation de trains. Les accords de franchise conclus à l'époque ont permis au Gouvernement de prévoir d'importantes réductions des subventions allouées aux chemins de fer. Les derniers plans de dépenses publiques établis par le Gouvernement conservateur prévoyaient une baisse des subventions de 16 % entre 1997/98 (première année complète d'exploitation privatisée des services de transport des voyageurs) et 1999/2000.

Au moment de la première série d'opérations de privatisation et de franchisage, on s'attendait à ce que le nombre d'usagers des chemins de fer reste à peu près constant, après la baisse continue enregistrée entre 1988/89 et 1994/95. Or le nombre de voyageurs-miles a en fait augmenté de près de 40 % entre 1994/95 et 2001/02. Il est apparu de plus en plus clairement que de gros investissements seraient indispensables pour répondre à la demande croissante et pour éviter que celle-ci n'aboutisse à un encombrement accru et à une baisse de qualité des services. Aussi, le Gouvernement actuel s'emploie-t-il actuellement à planifier la croissance et à contrer les effets négatifs de la fragmentation.

Pour ce qui est de la planification de la croissance, le Plan décennal sur les transports, publié en juillet 2000, prévoyait d'enrayer la baisse des subventions allouées aux sociétés d'exploitation des trains. Dans la perspective du renouvellement des concessions, la SRA a cherché à obtenir des sociétés bénéficiaires de franchises qu'elles s'engagent à accroître nettement le montant de leurs investissements consacrés à l'amélioration des services. En outre, depuis avril 2001, le Gouvernement accorde à Railtrack un appui direct destiné à lui permettre d'accroître sensiblement le montant des investissements au titre de la maintenance et de la rénovation des infrastructures et du matériel.

La loi de 2000 relative aux transports prévoit diverses mesures destinées à lutter contre la fragmentation. Par exemple, la SRA a été instituée en tant que nouveau gardien de l'intérêt public, avec pour mission de promouvoir le transport par chemin de fer, de planifier le développement du réseau ferroviaire et de favoriser l'intégration entre les modes de transport. De plus, le Responsable de la réglementation ferroviaire a pour nouvelle tâche d'aider la SRA à mettre en œuvre ses stratégies. Au cours des six derniers mois, la SRA a tenu des consultations sur les propositions visant à regrouper les franchises accordées dans les principales gares ferroviaires de Londres. Dans le document qu'elle a publié aux fins de ces consultations, la SRA a indiqué qu'elle estimait qu'une réduction du nombre des concessions dans certaines gares permettrait de mieux tirer parti des capacités existantes, d'améliorer la ponctualité et d'éviter des complications aux voyageurs.

### **Network Rail**

Selon le Responsable de la réglementation ferroviaire, les tâches prioritaires incombant à Network Rail sont les suivantes:

- Exploiter, entretenir et rénover le réseau dans des conditions de sécurité et d'efficacité, de manière à maintenir sa capacité de répondre aux exigences légitimes des usagers et des bailleurs de fonds, tant dans l'immédiat qu'à plus long terme;
- Avoir réalisé, lors de l'examen périodique, les objectifs de base touchant les résultats et les ressources en vue desquels Railtrack avait été financé ou, à défaut, avoir sensiblement amélioré la situation;
- Concrétiser les améliorations qu'il a été promis d'introduire et, s'il y a lieu, collaborer de manière constructive avec les sociétés d'exploitation et les bailleurs de fonds à la mise en place de nouvelles améliorations;

- Développer la qualité et la transparence des relations avec ses clients; et
- Améliorer l'efficacité de ses services tout en s'acquittant des tâches susmentionnées.

Depuis la privatisation, le secteur ferroviaire n'est pas suffisamment orienté vers la réalisation de l'objectif commun consistant à assurer un meilleur service aux usagers du rail. En particulier, on a clairement reproché à Railtrack son approche à court terme et son manque de souci des usagers. Network Rail a annoncé pour sa part qu'il comptait instaurer un nouvel esprit de coopération en œuvrant en partenariat avec ses sous-traitants, les exploitants et la SRA.

## **SRA**

La Strategic Rail Authority (SRA) est l'organe chargé des stratégies, de la planification et de la coordination du secteur ferroviaire et le gardien des intérêts des usagers du rail. Elle fait office d'acheteur de services et d'infrastructures ferroviaires et s'emploie à promouvoir le transport par chemin de fer de voyageurs et de marchandises ainsi qu'à encourager l'investissement privé dans les chemins de fer britanniques.

## **Responsable de la réglementation ferroviaire**

La fonction de Responsable de la réglementation ferroviaire continuera d'être exercée par une autorité indépendante chargée de la réglementation économique du secteur ferroviaire, mais au lieu que cette tâche soit confiée à un particulier, elle sera désormais assumée par un conseil de réglementation. L'Office de réglementation ferroviaire et la SRA ont signé un mémorandum d'accord stipulant comment les deux organismes comptent resserrer leur collaboration.

## **Sociétés d'exploitation des trains**

Les sociétés d'exploitation assurent le transport des voyageurs conformément aux termes de leur licence d'exploitation et, dans la grande majorité des cas, en vertu d'une franchise accordée sur appel d'offres par la SRA. Elles ont une relation commerciale avec les voyageurs dont elles assurent le transport et, lorsqu'elles bénéficient d'une franchise, sont tenues de fournir un niveau de services minimum et de remplir des engagements en matière d'investissement.

## **Network Rail**

Network Rail est devenu le nouvel exploitant du réseau ferroviaire britannique le 3 octobre 2002, lorsque l'ordonnance sur l'administration des chemins de fer a été levée par décision de justice, ce qui a permis à Network Rail de mener à bien l'acquisition de Railtrack et d'en prendre la relève.

Network Rail est une société privée à responsabilité limitée «sans rapport de dividendes». Géré selon des impératifs commerciaux, il vise à réaliser un excédent d'exploitation. Étant donné qu'il n'a pas d'actionnaires, tout excédent d'exploitation dégagé est réinvesti dans le réseau. Network Rail a pour mission de faire en sorte que les infrastructures ferroviaires soient sûres, performantes et fiables et il est tenu à titre prioritaire de veiller au bon fonctionnement, à l'entretien et à la remise en état du réseau.

En l'absence d'actionnaires, le Conseil d'administration de Network Rail rend des comptes à 115 membres issus des secteurs privés ou représentant le secteur public, dont un membre de la SRA.

Le Gouvernement a prévu un ensemble de mesures destinées à permettre à Network Rail de recueillir les fonds privés dont il a besoin pour s'acquitter de ses fonctions et remédier aux problèmes légués par Railtrack. Il s'agit principalement de l'ouverture d'une ligne de crédit, dont le montant accordé à court terme s'élève à 21 milliards de livres sterling. À moyen terme, Network Rail prévoit de refinancer sa dette au moyen d'un programme de titrisation. La ligne de crédit devrait alors tomber à 4 milliards de livres sterling.

### **Investissement dans l'infrastructure ferroviaire**

L'investissement public et privé dans le secteur des chemins de fer (à l'exclusion du matériel roulant) s'est élevé en 2001/02 à 3,1 milliards de livres sterling, soit un montant record. La majeure partie de cet investissement est allée à l'infrastructure ferroviaire.

Network Rail est chargé d'assurer l'investissement nécessaire à la rénovation du réseau ferroviaire existant, et aussi de mener à bien un petit nombre de projets d'investissement destinés à améliorer le réseau. Ceux-ci prévoient notamment la modernisation des lignes de la côte ouest et l'adaptation du réseau électrique au nouveau matériel roulant dans le sud de l'Angleterre. Il est proposé de confier dorénavant les grands projets d'amélioration du réseau ferroviaire à Special Purpose Vehicles, spécialement créé pour procéder à l'investissement nécessaire.

La liaison ferroviaire par le tunnel sous la Manche fait également l'objet de gros investissements (558 934 000 livres sterling versées à ce jour sous forme de subventions).

Les prévisions du Gouvernement britannique concernant les investissements à plus long terme dans le secteur ferroviaire ont été présentées dans un document intitulé «Delivering Better Transport – A Progress Report» (rapport d'activité sur l'amélioration du réseau ferroviaire), publié en décembre 2002. Le montant des dépenses publiques d'investissement dans le secteur ferroviaire devrait totaliser 19,2 milliards de livres sterling durant la décennie 2001/02-2010/11. L'investissement privé pour la même période devrait s'élever à 34 milliards de livres sterling, ce qui porte à 53 milliards de livres sterling le montant total des dépenses d'investissement prévues. Un montant additionnel de 13,8 milliards de livres sterling sera imputé sur le budget de l'État pour couvrir les dépenses courantes. On arrive donc au total à un montant de 64 milliards de livres sterling pour les investissements prévus au titre du plan décennal.

### **Investissement dans le matériel roulant**

Depuis avril 2001, environ 970 nouveaux véhicules représentant un montant de près de 1 milliard de livres sterling ont été incorporés au réseau, et quelque 2 100 autres, d'un coût d'environ 2 milliards de livres sterling, sont en commande.

La plupart des véhicules commandés sont destinés à remplacer les modèles «Mark 1» (les trains à portes battantes) et devraient être mis en service d'ici à décembre 2004. Cependant, avant que tous les véhicules de remplacement puissent être opérationnels, il faudra moderniser

le réseau électrique dans la région située au sud de la Tamise. Ce grand projet – dirigé par la SRA – devrait être achevé d’ici au printemps 2005.

### **ÉTATS-UNIS D’AMÉRIQUE**

Pour obtenir des informations sur la situation et l’évolution des transports ferroviaires aux États-Unis d’Amérique, on pourra consulter les sites Web de la Federal Railway Administration ([www.fra.dot.gov](http://www.fra.dot.gov)), de Surface Transportation ([www.stb.dot.gov](http://www.stb.dot.gov)), de l’Association of American Railroads ([www.aar.com](http://www.aar.com)) et d’Amtrak ([www.amtrak.com](http://www.amtrak.com)). On trouvera sur ces sites l’essentiel des données concernant sur l’évolution passée et future du transport de voyageurs et de marchandises par chemin de fer, présentées dans des déclarations de politique générale, des communiqués de presse se rapportant à des décisions prises par les pouvoirs publics, etc.

-----