



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/2002/1
4 juillet 2002

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par chemin de fer
(Cinquante-sixième session, 16-18 octobre 2002,
point 4 de l'ordre du jour)

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

Rapport de la réunion spéciale informelle sur la répartition des capacités de
l'infrastructure ferroviaire pour les services ferroviaires internationaux
et la gestion de l'infrastructure (22 avril 2002, Genève)

1. PARTICIPATION

M. J. Evans (Gestionnaires de l'infrastructure européenne – EIM), M. K.-H. Lundström (Communauté des chemins de fer européens – CCFE), et M. P. Jaeggy (Forum Train Europe – FTE) ont participé à la réunion. Le représentant de la Commission européenne n'a pas été en mesure d'y assister.

2. MANDAT

En réponse à la demande faite par le Groupe de travail des transports par chemin de fer à sa cinquante-cinquième session (TRANS/SC.2/196, par. 22), le secrétariat a convoqué une réunion informelle afin d'examiner i) les problèmes structurels liés à la répartition des capacités et à la gestion de l'infrastructure au niveau international, ii) le cadre juridique et la pratique en vigueur dans les pays membres, iii) les aspects techniques de l'optimisation des horaires des trains et l'utilisation efficace de ces horaires, et iv) les limites des règlements nationaux dans l'établissement des horaires internationaux en ce qui concerne leurs responsabilités et leur rôle sur le plan social et la fonction commerciale des sociétés de chemin de fer.

3. EXAMEN DE LA CAPACITÉ DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE POUR LES SERVICES FERROVIAIRES INTERNATIONAUX ET GESTION DE L'INFRASTRUCTURE

La réunion avait pour objectif de mettre en évidence les domaines où les gouvernements pourraient, par des mesures supplémentaires, faciliter davantage la répartition des capacités ferroviaires pour le trafic ferroviaire international à l'échelle de l'Europe, de passer en revue les pratiques actuelles des États membres et de formuler des suggestions de nature à faciliter l'accès de pays non membres de l'UE et de pays candidats à l'adhésion aux procédures de répartition des capacités ferroviaires.

Les participants ont noté qu'une grande partie du cadre réglementaire ainsi que des détails techniques concernant la répartition des capacités avait déjà été mise au point au sein de l'UE mais qu'il n'en était pas de même dans plusieurs autres pays membres de la CEE-ONU ne faisant pas partie de l'UE.

Le Forum Train Europe (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 tant pour le trafic voyageurs que pour le trafic marchandises. Cette planification internationale, qui ne se limite pas aux réseaux des pays de l'UE mais englobe également des États qui n'en font pas partie est ouverte à tous les pays européens. Elle respecte à la fois les directives de l'UE en vigueur et les réglementations nationales pertinentes. Le FTE compte actuellement environ 70 membres provenant de 35 pays européens. Il est ouvert à toutes les entreprises de transport ferroviaire et aux gestionnaires d'infrastructure européens ainsi qu'à toutes les organisations et sociétés qui participent au trafic ferroviaire international. Sous l'égide du FTE, les compétences et les responsabilités des entreprises de transport ferroviaire et des gestionnaires de l'infrastructure sont clairement définies. L'objectif du FTE est 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.

Outre la simple planification des relations ferroviaires transfrontalières, le FTE traite de questions générales telles que: i) définition des règles de planification de la production et des sillons; ii) amélioration de l'interopérabilité; et iii) fixation de la date du changement d'horaire.

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

Lorsqu'ils répartissent les capacités, les gestionnaires de l'infrastructure doivent respecter le calendrier officiel imposé par le FTE. C'est aux gestionnaires (nationaux) de l'infrastructure qu'incombe la responsabilité de répartir les capacités de l'infrastructure ferroviaire, parce que la capacité utilisée ou disponible sur une ligne ou sur un nœud ferroviaire donnés 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 services nationaux et services internationaux, ni entre transport de voyageurs et transport de marchandises.

Les entreprises de transport ferroviaire qui participent au FTE notifient leurs besoins en capacités aux gestionnaires de l'infrastructure. 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.

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 généralement prioritaire sur le trafic marchandises. Si elles ne disposent pas de tels sillons, vitaux pour elles, les entreprises de transport de fret risquent d'en pâtir. Comme les trains de voyageurs sont censés rouler à intervalles réguliers et que les cas de réduction des intervalles et de trains roulant hors cadence sont nombreux, les capacités ne cessent de se réduire autour des agglomérations. Dans certains pays qui ont procédé à une régionalisation et à une décentralisation de la planification des transports, il est devenu de plus en plus difficile de trouver des créneaux pour les trains de marchandises à cause de l'accroissement récent du trafic voyageurs. Le fait est que des trains régionaux de voyageurs circulant sur de courtes distances pourraient entraver les mouvements des trains de marchandises circulant sur de longues distances.

Avec la libéralisation du transport de marchandises par rail, les exploitants d'entreprises 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, par exemple planifier les sillons en fonction des besoins.

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 sont prioritaires dans la plupart des pays.

C'est pourquoi la plupart des gestionnaires d'infrastructure appliquent les principes ou les règles de priorité ci-après dans la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire:

- Le trafic voyageurs est prioritaire sur le trafic marchandises;
- Les trains réguliers sont prioritaires sur les trains affrétés;
- Le trafic intégré est prioritaire sur toutes les lignes ferroviaires;
- De par leur nature même, les horaires des trains circulant à intervalles réguliers sont planifiés régulièrement alors qu'il faut trouver un créneau dans les horaires réguliers pour les trains qui ne circulent qu'une fois.

Pour améliorer le trafic ferroviaire de marchandises et lui assurer une capacité suffisante, il faut agir d'urgence. Une mesure appropriée consisterait à créer des sillons intégrés de haute qualité pour le trafic marchandises, en veillant à assurer une utilisation optimale du réseau existant. 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 des entreprises ferroviaires. 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 l'utilisation optimale des maigres capacités des infrastructures. Si des sillons intégrés sont rapidement disponibles et établis en fonction des besoins des marchés selon une architecture maillée, les perspectives s'ouvrent d'une réalisation plus rapide, meilleure et davantage axée sur le client, des besoins de transport des entreprises de fret.

En examinant quelques-uns des aspects de la pratique actuelle relative à la répartition des capacités, les participants ont noté que le moyen le plus efficace d'accroître le trafic de marchandises consisterait à augmenter la vitesse des trains de marchandises, ce qui permettrait de libérer une part importante des capacités existantes, qui pourraient alors être utilisées pour des trains supplémentaires.

On pourrait également accroître les capacités disponibles des réseaux existants en créant des lignes réservées au transport de marchandises et des lignes réservées au transport de voyageurs. Afin d'homogénéiser les courants de circulation, la mise en place de réseaux de trains à grande vitesse pourrait libérer des lignes classiques utilisées pour le transport de voyageurs, qui pourraient ainsi être converties en lignes réservées au transport de marchandises.

En assouplissant l'élaboration des horaires dans le trafic international et en rationalisant le transport au niveau international, on pourrait également accroître les capacités des lignes existantes et libérer un plus grand nombre de «créneaux», qui pourraient être distribués.

En outre, en donnant plus largement la priorité au transport international de voyageurs sur le transport national de voyageurs et en décidant, au niveau du transport national de voyageurs, que les trains intercités ont priorité sur les trains régionaux et que les trains régionaux ont priorité sur les trains locaux, on disposerait d'une marge de manœuvre plus large pour élaborer un horaire international. Très souvent, un train international de voyageurs peut être placé dans le créneau d'un train de voyageurs national à horaires réguliers et jouer le rôle de ce dernier comme s'il faisait partie de ce schéma, ce qui évite de rechercher un sillon supplémentaire.

4. ACTIVITÉS FUTURES

Les participants ont également estimé que pour mieux faire comprendre la nécessité de procédures cohérentes de répartition des capacités de l'infrastructure au niveau européen, un atelier sur la répartition des capacités des infrastructures ferroviaires internationales pourrait être organisé juste après la prochaine session du Groupe de travail des transports par chemin de fer.

Ce séminaire serait ouvert à toutes les personnes qui auraient participé à la session du Groupe de travail et aux autres personnes intéressées. On pourrait y entendre des exposés faits par le Forum Train Europe, les gestionnaires de l'infrastructure européenne, la Communauté des chemins de fer européens et la Commission européenne.

Les sujets ci-après figurent parmi ceux qui pourraient être abordés lors de l'atelier:

- Harmonisation des délais pour l'organisation et l'attribution des sillons;
- Souplesse concernant l'ordre de priorité lors de l'attribution des sillons;
- Harmonisation des conditions d'admission des motrices, du matériel roulant et des conducteurs (certificats de sécurité);
- Réduction des formalités aux frontières afin de faciliter leur franchissement;
- Système de fixation des prix pour les sillons, transparent, harmonisé, juste et adapté aux besoins des usagers;
- Application en temps voulu des directives de l'UE sur l'infrastructure (2001/CE/12-14);
- Soutien du gouvernement pour la mise en œuvre de l'interopérabilité technique (par exemple les véhicules, etc.), opérationnelle (par exemple la sécurité, etc.) et légale (par exemple admissions, etc.).
