

La restructuration des chemins de fer en Europe



CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS

**LA RESTRUCTURATION
DES CHEMINS DE FER
EN EUROPE**

CENT

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT)

La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) est une organisation intergouvernementale, créée par un Protocole signé à Bruxelles le 17 octobre 1953. La CEMT constitue un forum de coopération politique au service des Ministres responsables du secteur des transports, plus précisément des transports terrestres ; elle leur offre notamment la possibilité de pouvoir discuter, de façon ouverte, de problèmes d'actualité concernant ce secteur et d'arrêter en commun les principales orientations en vue d'une meilleure utilisation et d'un développement rationnel des transports européens d'importance internationale.

Dans la situation actuelle, le rôle de la CEMT consiste surtout à :

- faciliter la mise en place d'un système paneuropéen intégré des transports qui soit économiquement et techniquement efficace, dont les performances relatives à la sécurité et à la protection de l'environnement correspondent aux plus hautes exigences possibles et dont la dimension sociale occupe pleinement la place qu'elle mérite ;
- aider également à l'établissement d'un pont, sur le plan politique, entre l'Union Européenne et les autres pays du continent européen.

Le Conseil de la Conférence réunit les Ministres des Transports des 39 pays suivants qui sont Membres à part entière de la Conférence : Albanie, Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Ex-République Yougoslave de Macédoine (E.R.Y.M.), Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Moldova, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République slovaque, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine. Cinq pays ont un statut de Membre associé (Australie, Canada, États-Unis, Japon, Nouvelle-Zélande) et trois, un statut de Membre observateur (Arménie, Liechtenstein et Maroc).

Les travaux du Conseil sont préparés par un Comité des Suppléants, composé de hauts fonctionnaires représentant les Ministres. Ce comité est assisté dans sa tâche par des groupes de travail auxquels sont confiés des mandats spécifiques.

Parmi les questions étudiées présentement au sujet desquelles les Ministres sont appelés à prendre des décisions, on peut citer l'élaboration et la mise en oeuvre d'une politique paneuropéenne des transports, l'intégration des pays d'Europe centrale et orientale dans le marché européen des transports, les questions spécifiques liées aux transports par chemins de fer, par routes et par voies navigables, les transports combinés, les transports et l'environnement, les coûts sociaux des transports, les tendances en matière de transports internationaux et les besoins en infrastructures, les transports pour les personnes à mobilité réduite, la sécurité routière, la gestion du trafic, l'information routière et les nouvelles technologies de communication.

Des analyses statistiques concernant l'évolution des trafics, des accidents de la route et des investissements sont publiées chaque année et permettent de connaître la situation du secteur des transports dans les différents pays européens.

Dans le cadre de ses activités scientifiques, la CEMT organise régulièrement des Symposiums, des Séminaires et des Tables Rondes sur des sujets relevant de l'économie des transports. Les résultats de ces travaux sont examinés par les instances appropriées de la Conférence, sous l'autorité du Comité des Suppléants, et servent de base à l'élaboration de propositions de décisions politiques à soumettre aux Ministres.

Le service de Documentation de la CEMT est l'un des principaux centres mondiaux de collecte d'informations dans le secteur des transports. Il alimente notamment une base de données TRANSDOC disponible sur CD-ROM ou accessible via les réseaux de télécommunications.

Le Secrétariat de la CEMT est rattaché administrativement au Secrétariat de l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE).

Also available in English under the title:
RAIL RESTRUCTURING IN EUROPE

Des informations plus détaillées sur la CEMT sont disponibles sur Internet à l'adresse suivante :

<http://www.oecd.org/cem/>

© CEMT 1998
*Les publications de la CEMT sont diffusées par
le Service des Publications de l'OCDE,
2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16, France*

AVANT-PROPOS

Ce rapport a été préparé par le Groupe de Travail sur les chemins de fer de la CEMT, sur la base de contributions obtenues auprès des gouvernements nationaux et des compagnies ferroviaires. Nos remerciements vont à tous les correspondants nationaux qui ont participé à ce travail. Son rôle initial était de fournir une base pour l'évaluation de la mise en oeuvre d'instruments de la CEMT et de l'UE visant à promouvoir le développement du transport ferroviaire international, et ceci dans le but de déterminer les éventuelles actions à mener à l'avenir. Pouvoir présenter l'analyse comparative de 30 pays européens suivant un cadre cohérent et en un seul volume est une gageure, aussi a-t-il été décidé de publier ce rapport afin de le rendre accessible à un public plus large.

TABLE DES MATIERES

1.	INTRODUCTION.....	9
2.	APPLICATION DES RESOLUTIONS DE LA CEMT ET DES DIRECTIVES DE L'UE	12
	<i>États membres de l'UE.....</i>	12
	<i>Norvège, Suisse et Turquie.....</i>	14
	<i>Nouveaux pays Membres.....</i>	14
3.	CARACTERISTIQUES DE LA RESTRUCTURATION DU SECTEUR FERROVIAIRE DANS LES PAYS MEMBRES DE LA CEMT	17
3.1	Amélioration de la situation financière des entreprises ferroviaires	17
3.2	Autonomie	19
	<i>Régime de propriété.....</i>	19
	<i>Influence du gouvernement sur les décisions en matière d'investissement.....</i>	20
	<i>Obligations de service public.....</i>	21
	<i>Réglementation tarifaire.....</i>	21
	<i>Degré d'indépendance.....</i>	22
3.3	Séparation de l'infrastructure et de l'exploitation.....	26
3.4	Accès à l'infrastructure.....	27
	<i>Redevances d'utilisation de l'infrastructure.....</i>	29
	<i>Incidences de la réglementation des droits d'accès.....</i>	30
4.	CONCLUSIONS.....	41
	PROFILS NATIONAUX.....	43
	ANNEXES	
	Résolution CEMT 93/6	127
	Résolution CEMT 95/3	130
	Directive 91/440/CEE	133
	Directive 95/18/CE.....	141
	Directive 95/19/CE.....	150

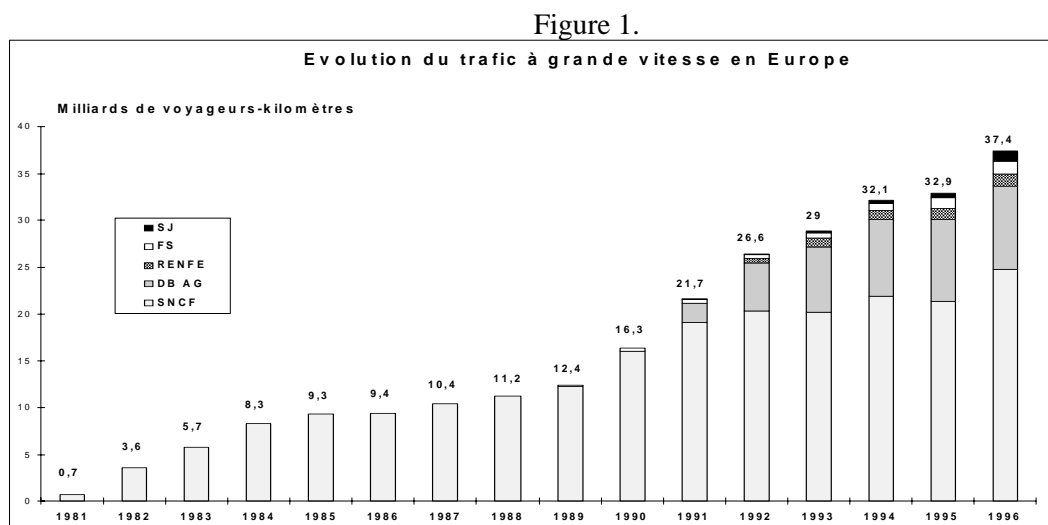
Profils nationaux

Allemagne.....	45
Autriche.....	49
Belgique.....	51
Bulgarie.....	53
Croatie.....	55
Danemark.....	57
Espagne.....	59
Estonie.....	60
Finlande.....	62
France.....	64
Grèce.....	66
Hongrie.....	67
Irlande.....	69
Italie.....	70
Lettonie.....	74
Lituanie.....	76
Luxembourg.....	78
Moldava.....	80
Norvège.....	83
Pays-Bas.....	84
Pologne.....	86
Portugal.....	88
République Tchèque.....	89
Roumanie.....	92
Royaume-Uni.....	94
Slovaquie.....	97
Slovénie.....	99
Suède.....	101
Suisse.....	104
Turquie.....	108
 Pays membres de la CEI :	
Bélarus.....	109
Fédération de Russie.....	110
Ukraine.....	117
Trafic international dans la CEI.....	121

1. INTRODUCTION

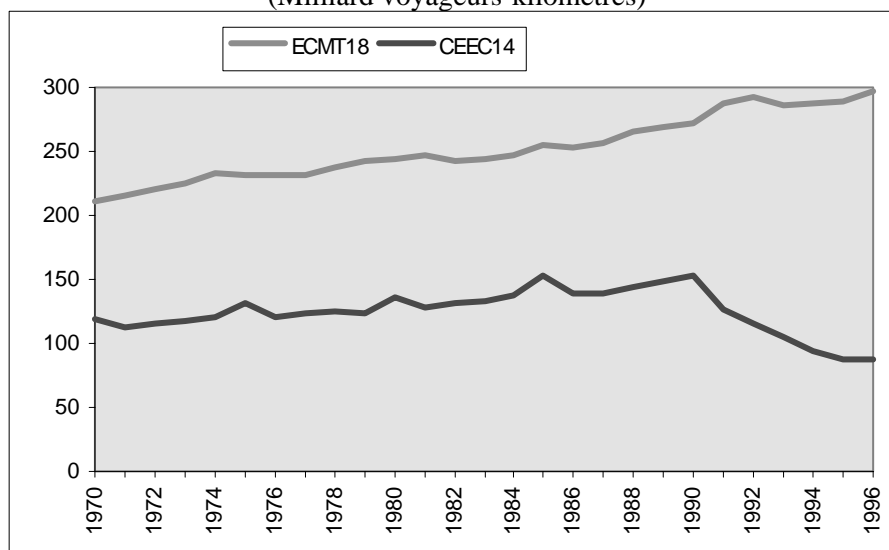
A partir de 1960, la part du marché du rail s'est substantiellement détériorée aussi bien en ce qui concerne le transport de voyageurs que le transport de marchandises. Cette tendance de fond est la conséquence d'un grand nombre de facteurs ; la plupart d'entre eux se situent à l'extérieur du secteur ferroviaire proprement dit car relevant de l'évolution socio-économique et des axes de politique qui ont favorisé essentiellement la croissance des transports routiers. Certaines causes trouvent leur origine au sein du secteur ferroviaire : un décalage de plus en plus prononcé est constaté entre la manière d'organiser les offres et des demandes en pleine mutation ; dans certains cas, ces offres ont fini par être inadaptées à différents segments du marché, dont les composantes ont fortement évolué au cours du temps, notamment vers une demande de transport à très court terme (just-in-time) et par petits lots.

En transport de voyageurs, les voitures particulières acheminent plus de 85 % des voyageurs-kilomètres terrestres dans les pays de l'Europe de l'ouest, ce qui, sur le plan global, laisse une place relativement minime aux chemins de fer et aux autres moyens de transport (autobus, autocars). Cette réalité masque, cependant, la croissance ferroviaire dans le secteur de la grande vitesse (voir graphique).



La situation de la mobilité est encore assez difficile à évaluer dans les pays en transition en raison d'un certain manque de statistiques, mais aussi du fait de la récente récession économique qui a entraîné un renchérissement des coûts d'utilisation de la voiture (en particulier, le prix des carburants) et des pressions exercées sur les revenus par la prise de diverses mesures d'austérité. A terme, la croissance de l'utilisation de l'automobile ne semble plus faire de doute. En conséquence de quoi, il convient de relever que, en 1995, les chemins de fer n'ont plus transporté que les deux tiers des voyageurs-kilomètres qu'ils déplaçaient en 1970.

Figure 2.
Transport Ferroviaire de Voyageurs
 (Milliard voyageurs-kilomètres)

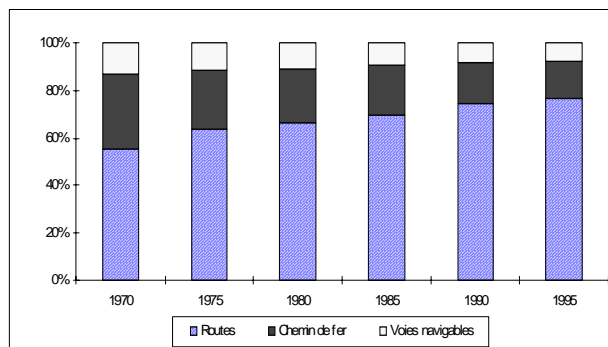


ECMT 18 = A, B, CH, D, DK, E, F, FIN, GR, I, IRL, L, N, NL, P, S, TR, UK.
 CEEC 14 = BG, BIH, BY, CZ, EST, H, HR, LT, LV, MK, PL, RO, SK, SLO.

Les graphiques 3 et 4 permettent de se rendre compte de l'évolution globale dans le domaine du transport de marchandises. L'analyse de ces deux graphiques doit tenir compte du fait que 60 % environ des trafics se réalisent sur des distances inférieures à 50 km, ce qui correspond au créneau d'action privilégié de la route.

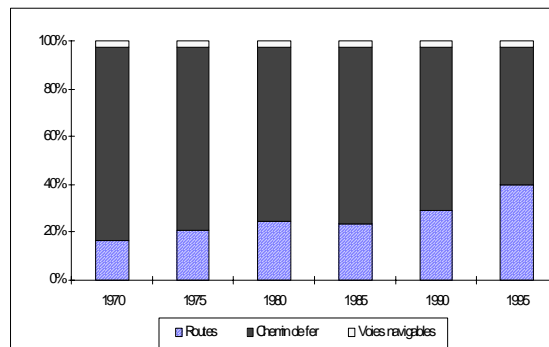
Figure 3.
Transport de Marchandises

Part de marché des différents modes dans les pays d'Europe de l'ouest
 (% tonnes-kilomètres)



15 pays: B, CH, D, DK, E, F, FIN, GR, I, L, N, NL, S, TR, UK.

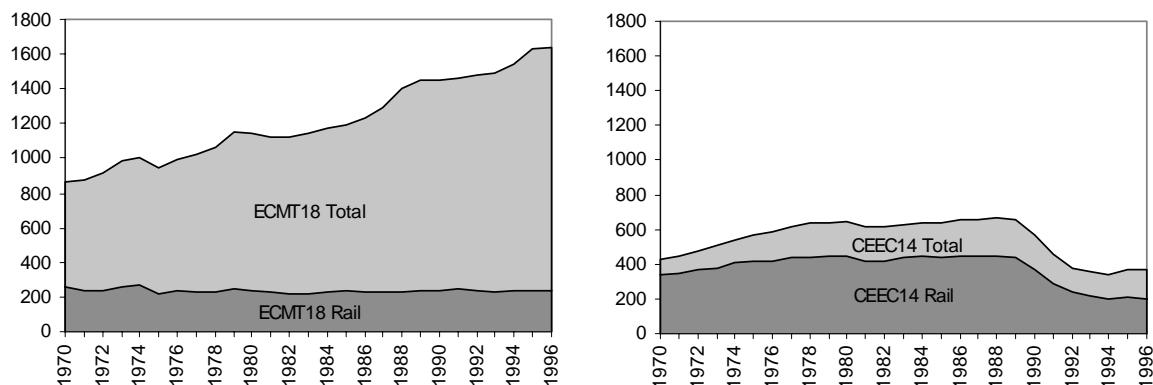
Part de marché des différents modes dans les pays en transition
 (% tonnes-kilomètres)



11 pays: BG, CZ, EST, H, HT, LT, LV, PL, RO, SK, SLO.

Figure 4.

Transport de Marchandises Ferroviaire et Total (rail, route, fluviale et par pipeline)
(Milliard tonnes-kilomètres)



ECMT 18 = A, B, CH, D, DK, E, F, FIN, GR, I, IRL, L, N, NL, P, S, TR, UK.

CEEC 14 = BG, BIH, BY, CZ, EST, H, HR, LT, LV, MK, PL, RO, SK, SLO.

Ces évolutions et constats ne doivent pas faire oublier quelques réalités :

- Au-delà de ses atouts environnementaux et énergétiques et des garanties de sécurité qu'il offre, le rail reste un système indispensable pour assurer de nombreux déplacements : d'une part, pour tous ceux qui n'ont pas de voiture et, d'autre part, pour bon nombre de personnes qui effectuent des voyages quotidiens de navette entre le lieu d'habitation et le lieu de travail ou l'école.
- Par le biais de la grande vitesse, le chemin de fer a prouvé qu'il était en mesure de reconquérir d'importantes parts de marché, notamment dans le créneau des voyages interurbains de moyenne distance; il constitue en cela une alternative de premier choix à la route et à l'aviation, car il contribue à diminuer la saturation routière et la congestion de l'espace aérien, ce qui profitera à d'autres circulations (trafic routier sur de courtes distances, vols intercontinentaux).
- Nonobstant les fortes diminutions de trafic résultant de l'évolution économique et industrielle (industries lourdes en déclin : charbon, sidérurgie) et le processus de délocalisation de certaines productions, le secteur ferroviaire se maintient en bonne position pour ce qui est des trafics se réalisant sur des distances supérieures à 150-200 kilomètres. La suppression des barrières frontalières à l'échelon paneuropéen et le futur élargissement à l'est de l'Union européenne offrent incontestablement de nouvelles opportunités à saisir.
- Malgré l'existence de déséquilibres concurrentiels entre les modes de transport, le rail participe de plus en plus à la croissance du transport combiné et au transport de conteneurs.

La stratégie générale adoptée en Europe en vue d'accroître l'efficacité et la compétitivité des entreprises ferroviaires consiste essentiellement à favoriser la liberté commerciale. Elle prend appui sur trois démarches complémentaires : définir plus précisément le rôle des entreprises ferroviaires par rapport à l'État et les séparer de ce dernier, améliorer le financement des chemins de fer en introduisant une plus grande transparence et ouvrir progressivement l'accès à l'infrastructure ferroviaire, par le biais de droits d'accès non-discriminatoires pour certaines catégories de services. Cette évolution a été facilitée notamment par la séparation comptable de l'infrastructure et de

l'exploitation, ainsi que par l'isolement des dettes non commerciales. Des règles communes de restructuration de la dette ont été appliquées dans les pays de l'Union Européenne.

Lors de la session du Conseil des Ministres tenue à Vienne en 1995, les Ministres de la CEMT ont demandé au Comité des Suppléants de faire un rapport avant la fin de 1998 sur la mise en oeuvre des Résolutions 95/3 et 93/6 de la CEMT relatives au développement des transports ferroviaires internationaux. Ces résolutions consolident les efforts déployés par les Ministres pour accroître l'efficacité et la compétitivité des chemins de fer, seule façon d'assurer aux services ferroviaires une importance durable dans les marchés des transports. Elles ont notamment pour effet d'étendre à tous les pays Membres de la CEMT les principes qui sous-tendent les récentes directives de l'UE sur les chemins de fer, en particulier les Directives 91/440/CEE, 95/18/CE et 95/19/CE. Les principales dispositions des Directives de l'UE ainsi que les Résolutions de la CEMT sont résumées dans le tableau 1 et dans le rapport préparé à l'attention des Ministres.

2. APPLICATION DES RESOLUTIONS DE LA CEMT ET DES DIRECTIVES DE L'UE

États membres de l'UE

Les États membres de l'Union Européenne sont tenus de transposer les Directives de l'UE dans leur droit interne et au 1er mars 1998 treize des quinze l'ont fait en ce qui concerne la mise en oeuvre de la Directive 91/440/CEE (voir tableau 1 pour dispositions). L'Italie et le Luxembourg n'ont pas encore complété la transposition en ce qui concerne les droits d'accès et la Commission Européenne prend des mesures contre ces deux pays pour infraction. Le délai pour la mise en oeuvre de la Directive 95/18/CE concernant la certification des entreprises ferroviaires et la Directive 95/19/CE sur l'attribution des sillons et les redevances d'utilisation des infrastructures s'étendait jusqu'au 27 juin 1997. Au 1er mars 1998 seulement quatre États Membre de l'Union Européenne ont satisfait la Commission à cet égard. Des préparations préalables à la prorogation des règlements nécessaires ont débuté dans la plupart des États mais des procédures de sanction pour non-application des Directives ont été entamées contre 11 États.

**Tableau 1. Principales dispositions des Résolutions de la CEMT ainsi que des Directives et Règlements de l'UE
Règlement 91/1893/CEE relatif aux obligations inhérentes à la notion de service public
dans le domaine des transports**

- Les obligations de service public (OSP) doivent être établies dans le cadre d'un contrat. Les services urbains, suburbains et régionaux peuvent être exclus du champ d'application de ce règlement, mais les comptes qui les concernent doivent être distincts de ceux des activités qui ne sont pas visées par les OSP.

Directive 91/440/CEE relative au développement des chemins de fer communautaires

Les gouvernements doivent :

- Accorder aux entreprises ferroviaires l'autonomie leur permettant d'exercer leurs activités selon des principes commerciaux.
- Réaliser la séparation de la gestion de l'infrastructure et de la gestion de l'exploitation (disposition facultative), et la séparation des comptes (disposition obligatoire).
- Veiller à ce que l'aide versée à l'une de ces deux activités ne soit pas transférée à l'autre.
- Etablir des règles de paiement pour l'utilisation de l'infrastructure selon le principe de la non-discrimination.
- Reconnaître aux regroupements internationaux des droits d'accès pour la prestation de services internationaux de transport de marchandises et de voyageurs.
- Reconnaître l'accès à la voie aux entreprises qui assurent des services internationaux de transport combiné.
- Veiller à ce que les OSP et les contrats qui s'y rattachent soient conformes aux principes commerciaux.
- Assurer une structure de financement saine pour les entreprises ferroviaires publiques.
- Réduire l'endettement pour le ramener à un niveau qui n'entrave pas une saine gestion financière.
- N'octroyer une aide publique en vue de réduire la dette que dans le respect des articles 77, 92 et 93 du traité de la CEE.

La Commission instituera un comité consultatif sur l'application de la Directive.

Résolution 93/6 de la CEMT

Cette résolution recommande :

- Que les regroupements internationaux se voient reconnaître des droits de transit dans les pays tiers ainsi que des droits d'accès dans les pays où sont établies les entreprises ferroviaires qui les constituent, pour la prestation de services de transport internationaux.
- Que toutes les entreprises ferroviaires soient autorisées à demander un accès aux voies des autres pays en vue d'offrir des services internationaux de transport combiné.
- Directive 95/18/CE concernant les licences des entreprises ferroviaires

Cette Directive oblige les exploitants à obtenir :

1. Une licence d'exploitation (conditions de capacité financière, qualification professionnelle, assurance)
 2. Un certificat de sécurité
 3. Des attributions de sillons
- Les États désignent les autorités responsables des licences.
 - Résolution 95/3 de la CEMT

Cette Résolution recommande :

- Que les licences d'exploitation nationales soient reconnues dans les autres pays Membres sur base de réciprocité.
- Que les exploitants demandent leur certificat de sécurité aux autorités des pays Membres où se trouve l'infrastructure qu'ils entendent utiliser.
- Que les exploitants demandent l'attribution de sillons auprès des autorités des pays Membres où se trouve l'infrastructure qu'ils entendent utiliser.

Directive 95/19/CE concernant l'attribution des capacités d'infrastructure ferroviaire et la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure

D'une façon générale, les gouvernements doivent :

- Assurer aux regroupements internationaux et aux exploitants de services de transport combiné visés par la Directive 91/440/CEE un accès non discriminatoire.
- Veiller à une utilisation optimale de l'infrastructure.
- Veiller à ce que la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure ne soit pas discriminatoire.

Et en particulier (dans un délai de deux ans à compter du 27 juin 1995) :

- Désigner un gestionnaire de l'infrastructure.
- Veiller à l'équilibre des comptes des gestionnaires de l'infrastructure entre les recettes (y compris les paiements au titre des OSP) et les dépenses.
- Etablir des règles pour déterminer les redevances d'utilisation de l'infrastructure en fonction du type de service, de l'horaire et de l'usure de l'infrastructure.
- Publier les procédures d'attribution de la capacité.
- Etablir un organisme d'attribution.
- Expliquer les raisons qui peuvent motiver un refus d'attribution de capacité.
- Désigner un organisme indépendant pour entendre les appels.

Norvège, Suisse et Turquie

A l'extérieur de l'Union Européenne, la mise en oeuvre des Résolutions de la CEMT ne progresse pas au même rythme partout. En Norvège, la séparation organique de l'infrastructure et de l'exploitation a été réalisée dans le cadre de la restructuration effectuée le 1er décembre 1996. L'exploitation est gérée par une société par actions appartenant à l'État, tandis que l'infrastructure a été confiée à un organisme public. Une ligne de chemin de fer a par ailleurs été reprise par des exploitants privés. Les OSP sont spécifiées dans un accord annuel conclu entre le gouvernement et l'exploitant. L'accès des nouveaux exploitants à l'infrastructure est prévu par la loi. La perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure est en vigueur depuis 1990, sauf pour les trains de voyageurs. La Norvège a fondé ses réformes sur les politiques de l'UE et de l'Espace économique européen.

En Suisse, les Résolutions de la CEMT seront mises en application dans le cadre de la réforme prochaine du secteur ferroviaire, et des propositions ont été présentées dans ce sens au Parlement en 1997. Le transporteur ferroviaire national intégré (CFF) sera transformé en société anonyme de droit public. L'infrastructure et l'exploitation seront séparées au plan comptable et éventuellement aussi au plan organisationnel. Il existe actuellement de nombreuses entreprises ferroviaires privées en Suisse, mais leur infrastructure et leur exploitation sont intégrées. Les exploitants de pays tiers, notamment d'Allemagne et d'Italie, empruntent les voies suisses, mais c'est sur la base de contrats bilatéraux conclus avec les CFF. Les réformes prévoient que l'accès sera autorisé pour les services allant même au-delà la Directive 91/440/CEE, mais seulement sur une base de réciprocité. Les tarifs d'utilisation de l'infrastructure exigent des exploitants qu'ils couvrent leurs coûts marginaux à court terme, mais la couverture des coûts totaux n'est pas requise. La dette des CFF devrait être réaménagée en 1999.

En Turquie, on a élaboré un projet de loi sur les chemins de fer qui, tout en maintenant le transporteur ferroviaire national intégré (TCDD) comme entreprise d'État, accordera à ce dernier l'autonomie voulue pour fixer ses tarifs librement selon des principes commerciaux. Le projet de loi prévoit également un contrat pour préciser les obligations de service public. La séparation comptable est établie et une éventuelle séparation organique de l'infrastructure et de l'exploitation est à l'étude mais n'entre pas dans le projet de loi. TCDD sera scindé en centres d'activités distinctes pour le transport de voyageurs, le transport de marchandises et la gestion de l'infrastructure. Le projet de loi prévoit des droits d'accès non discriminatoires à l'infrastructure. Un réaménagement de la dette sera effectué en deux volets après l'entrée en vigueur de la loi sur les chemins de fer, avec une conversion par prises de participation des dettes fiscales accumulées et une conversion des intérêts et remboursements de prêts en retard.

Nouveaux pays Membres

Dans les nouveaux pays Membres de la CEMT, le problème le plus urgent à résoudre pour mettre en application les principes des directives de l'UE se situe au niveau de la restructuration de la dette des chemins de fer, tâche rendue plus difficile par les ratios généralement élevés de la dette nationale par rapport au PIB et du déficit budgétaire par rapport aux recettes publiques. Si la séparation comptable de l'infrastructure et de l'exploitation est devenue une réalité dans la plupart des pays, en revanche, presque partout, les mécanismes consultatifs et les procédures d'examen et d'approbation du gouvernement privent dans la pratique la direction des entreprises ferroviaires d'une bonne part de leur autonomie en matière de fixation des tarifs. Dans certains pays, l'accès à l'infrastructure a désormais une base juridique, mais les monopoles nationaux sont en général les seules entreprises ferroviaires qui se voient reconnaître des droits. Le Tableau 2 ci-dessous résume l'application de la Résolution 93/6 de la CEMT et de la Directive 91/440/CEE à laquelle la Résolution se rapporte dans les nouveaux pays Membres de la CEMT.

Tableau 2. **Application des principales dispositions dans les nouveaux pays Membres de la CEMT** (voir également tableau 5 et les annexes)

	Autonomie	Séparation de l'infrastructure et de l'exploitation	Droits d'accès
Bulgarie	BDZ est une entreprise d'État dotée de la personnalité juridique, mais dont les statuts limitent sensiblement la liberté commerciale. Les OSP font l'objet d'un contrat (<i>contrat de plan</i>). Le Ministre des Transports contrôle les prix, sauf les tarifs marchandises.	Comptes séparés.	Pas de base juridique.
Croatie	HZ est une entreprise d'État dotée de la personnalité juridique, mais dont les statuts limitent sensiblement la liberté commerciale.	La séparation comptable sera réalisée par la création de deux entités commerciales.	Disposition seulement pour une sous-traitance contractuelle par HZ de l'exploitation.
République tchèque	CD est une organisation d'État dotée de la personnalité juridique, dont les statuts limitent sensiblement la liberté commerciale. Les tarifs maximums sont fixés par le ministère des Finances, sauf en ce qui concerne les marchandises.	La séparation des comptes et des flux financiers de l'infrastructure et de l'exploitation est mise en application dans la pratique.	La base juridique existe, mais il n'existe pas encore d'exploitant.
Estonie	Estonian Railway Ltd., Edelraudtee Ltd. et EVR Koehne Ltd. sont des sociétés par actions à capitaux pour l'instant publics et dotées de la personnalité juridique.	La séparation comptable est en cours. A l'avenir, les subventions à l'infrastructure proviendront de recettes fiscales réservées à cet effet.	Droits d'accès non discriminatoires.
Hongrie	MAV est une société par actions qui appartient à l'État. Les OSP font l'objet d'un contrat de 3 ans conclu avec l'État. Le gouvernement contrôle et établit les tarifs pour le transport des passagers.	Les deux divisions de MAV ont des comptes distincts.	Les droits d'accès réciproques ont une base juridique, mais il reste à arrêter les dispositions pratiques de leur mise en oeuvre.
Lettonie	LaR est une société par actions qui appartient à l'État.	La séparation comptable a été réalisée en 1997 et la séparation organique est prévue pour 1998.	Dans le secteur du transport de voyageurs, une concurrence existe entre entreprises publiques et privées.
Lituanie	LiR est une société par actions qui appartient à l'État. A partir de 1998 les OSP feront l'objet d'un contrat avec l'État. Les tarifs marchandises sont fixés par LR, les tarifs voyageurs par l'État.	Des entités commerciales distinctes ont été créées au sein de LiR. La séparation des comptes doit se faire en 1998.	Le code des chemins de fer prévoit l'accès. Les opérateurs nouveaux doivent obtenir un permis et conclure un contrat avec l'exploitant de l'infrastructure couvrant l'utilisation de capacités infrastructurelles.

**Tableau 2. Application des principales dispositions
dans les nouveaux pays Membres de la CEMT (suite)**

	Autonomie	Séparation de l'infrastructure et de l'exploitation	Droits d'accès
Moldova	<p>CFM est une entreprise d'État qui relève du ministère des Transports. Elle est dotée de la personnalité juridique, mais ses statuts limitent sensiblement sa liberté commerciale.</p> <p>Les tarifs internationaux sont approuvés par le Ministère après négociation entre les gouvernements des CEI et des Pays baltes et après conclusion d'accords bilatéraux avec la Turquie, la Bulgarie et la Roumanie.</p>	<p>Pas de séparation comptable ni organique. Rien n'est en outre envisagé en ce qui concerne la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure. La séparation de l'infrastructure et de l'exploitation est à l'étude.</p>	<p>Pas de droits d'accès.</p>
Pologne	<p>PKP, les Chemins de Fer Polonais, est une entreprise d'état autonome.</p> <p>Les OSP sont compensés selon le Budget d'État et en conformité avec un accord entre le Trésor et les PKP.</p> <p>Les tarifs pour le transport des passagers sont établis par le gouvernement, ainsi pour le transport du charbon et le minerai de fer, marchés où les PKP ont une position dominante.</p>	<p>A partir de 1999, deux organisations séparées seront établies au sein des PKP.</p>	<p>Les PKP sont obligés d'accorder les droits d'accès aux exploitants potentiels sur la base d'accord mutuel; dans le cas des exploitants étrangers selon des accords intergouvernementaux.</p>
Roumanie	<p>CFR est une entreprise d'État dotée de la personnalité juridique, mais dont les statuts limitent sensiblement la liberté commerciale. Elle relève du ministère des Transports.</p> <p>Les OSP font l'objet d'un contrat (contrat de plan)</p>	<p>CFR est une entreprise intégrée composée d'entités commerciales distinctes.</p>	<p>L'accès est autorisé par la loi, après consultation avec CFR.</p>
Slovaquie	<p>ZSR est une entreprise d'État dotée de la personnalité juridique, mais dont les statuts limitent sensiblement la liberté commerciale.</p> <p>Les OSP sont définies dans un contrat, mais les autres normes légales permettent à l'État d'ajourner les paiements s'il éprouve des difficultés budgétaires.</p> <p>Les tarifs sont contrôlés par l'État, sauf les tarifs marchandises.</p>	<p>Séparation comptable seulement.</p>	<p>L'accès est autorisé par la loi.</p>
Slovénie	<p>SZ (Slovenske Zeleznice) est une société par actions à capitaux 100 % publics. Le gouvernement contrôle les tarifs voyageurs.</p>	<p>Comptes séparés.</p>	<p>La base juridique existe, mais les dispositions pratiques restent à être mises en oeuvre.</p>

3. CARACTERISTIQUES DE LA RESTRUCTURATION DU SECTEUR FERROVIAIRE DANS LES PAYS MEMBRES DE LA CEMT

3.1 Amélioration de la situation financière des entreprises ferroviaires

De nombreux pays ont accompli des progrès sensibles dans les années 90 en ce qui concerne la restructuration de la dette en vue de donner aux entreprises ferroviaires la latitude voulue pour exercer leurs activités en obéissant davantage à des principes commerciaux. Toutefois, dans presque tous les nouveaux pays Membres de la CEMT, l'apurement de la dette a été entravé par des demandes d'aide financière émanant d'autres segments de l'industrie ainsi que par des budgets et une capacité d'emprunts publics limités. Les statistiques suivantes sur la dette des chemins de fer ont été préparées pour la Commission Européenne.

Tableau 3a. Dette des chemins de fer en 1994

	Dette des chemins de fer (millions d'ECU)	Dette des chemins de fer en pourcentage du PIB	Dette publique en pourcentage du PIB	Emprunt public en pourcentage du PIB
Autriche, ÖBB	2 892	1.7	65	4.4
Belgique, SNCB	3 539	1.8	136	5.3
Danemark, DSB	2 782	2.3	76	3.5
Finlande, VR	166	0.2	59	6.3
France, SNCF	28 731	2.6	48	5.8
Allemagne, DB AG ¹	5 795	0.3	50	2.5
Grèce, CH	937	1.1	110	12.1
Irlande, CIE	323	0.7	91	2.0
Italie, FS	42 067	4.9	126	9.0
Luxembourg, CFL	168	1.4	6	2.2
Pays-Bas, NS	2 807	1.0	78	3.2
Portugal, CP	1 529	2.1	72	5.8
Espagne, RENFE	8 140	2.0	63	6.9
Suède, SJ+BV	1 958	1.2	80	10.8
RU, BR+Railtrack	10 709	1.2	54	6.8
Slovénie, SZ	153	1.3	18	2.3

Notes : ¹ après recapitalisation ; dette de DB en 1993 : 33 788 millions d'ECU.

Source : Mercer Management Consulting; SZ; Ministère des Finances Slovène.

Tableau 3b. Evolution de la dette des chemins de fer 1980 - 1995

	Changement (%) 1980 - 1990	Changement (%) 1990 - 1995	Dettes ferroviaires en 1995 (million ECU)
Autriche, ÖBB	20	152	3 831
Belgique, SNCB	-14	39	4 055
Danemark, DSB ¹	31	-52	179 ¹
Finlande, VR	485	91	275
France, SNCF	10	37	31 264
Allemagne, DB AG	12	-72	9 437
Grèce, CH	149	125	1 036
Irlande, CIE	104	9	399
Italie, FS	-16	-	30 100
Luxembourg, CFL	12	25	179
Pays Bas, NS	16	-35	1 278
Portugal, CP	-24	129	2 135
Espagne, RENFE	52	27	8 628
Suède, SJ+BV	297	41	2 637
Royaume Uni, BR+Railtrack	-14	121	5 917

Notes: ¹ Il ne s'agit pas d'une dette à proprement parler mais d'une créance à recouvrer résultant de la transformation de la division des ferries en une entreprise indépendante. De plus, le transfert de propriété du lien fixe du Grand Belt de DSB à Great Belt SA en novembre 1996 a libéré DSB de toute dette.

Source: Mercer Management Consulting.

Tableau 3c. Indicateurs de la dette des chemins de fer 1980 - 1995

	Rapport Dette : Capitaux ¹			Service de la Dette (%) ²		
	1980	1990	1995	1980	1990	1995
Autriche, ÖBB	0.15	0.14	0.51	2	2	4
Belgique, SNCB	1.39	0.67	1.00	5	8	6
Danemark, DSB	0.12	0.15	0.06	2	2	0
Finlande, VR	0.02	0.15	0.26	2	0	2
France, SNCF	1.22	4.82	3.46	5	13	17
Allemagne, DB AG	1.58	1.90	0.54	8	10	1
Grèce, CH	0.19	0.58	0.93	3	9	15
Irlande, CIE	1.91	2.14	1.72	3	7	3
Italie, FS	3.31	1.10	0.69	11	21	30
Luxembourg, CFL	0.92	0.91	0.76	3	4	8
Pays Bas, NS	0.77	0.58	0.42	2	8	2
Portugal, CP	2.12	2.28	12.86	23	16	30
Espagne, RENFE	1.14	2.26	2.46	6	19	31
Suède, SJ+BV	0.49	1.56	3.35	1	3	7
Royaume Uni, BR+Railtrack	2.18	0.93	2.52	3	3	3

Notes: ¹ Ratio dette (longue et court terme) contre capitaux propres, capital = 1.

² Paiements d'intérêts en pourcentage des coûts d'exploitation.

Source: Mercer Management Consulting.

Les dispositions précises des programmes de restructuration de la dette figurent dans les tableaux par pays en annexe ci-après. Le ratio du service de la dette est un indicateur clé de la santé financière des entreprises ferroviaires. Après une restructuration de la dette, il est important de veiller à ce que le service de la dette reste dans les limites habituelles des entreprises privées -- présentant des caractéristiques (concentration du capital, taux anticipés de rendement sur investissement, etc.) similaires aux chemins de fer -- afin que les sociétés nationales ferroviaires puissent opérer avec une pleine indépendance commerciale. Pour de nombreuses entreprises ferroviaires des pays de l'Europe centrale et orientale, des ratios élevés de service de la dette empêchent l'investissement dans la maintenance ou la modernisation du réseau sans recours à des transferts du budget de l'État. Dans les pays de l'Union Européenne, les taux de service de la dette indiqués au tableau 3c pour 1995 ont atteint des niveaux insupportables en France, en Grèce, en Italie, au Portugal et en Espagne. Depuis, la restructuration de la dette a amélioré la situation dans ces pays à l'exception du Portugal ou selon la Commission Européenne [COM(1998)202 Communication concernant l'Application et l'Impact de la Directive 91/440/CEE sur le Développement des Chemins de Fer Communautaires et sur les Droits d'Accès pour le Transport Ferroviaire des Marchandises] CP demeure dans un état financier critique.

3.2 Autonomie

Le degré d'autonomie à l'égard des pouvoirs publics dont jouissent les entreprises ferroviaires pour mener leurs activités selon des principes commerciaux peut se définir en fonction de quatre critères : la forme juridique ; les modalités régissant les obligations de service public ; l'influence exercée par les pouvoirs publics sur les décisions d'investissement ; et les modalités du contrôle gouvernemental des tarifs à destination des usagers finaux.

Régime de propriété

Les entreprises ferroviaires des pays Membres de la CEMT se caractérisent par l'une ou l'autre des quatre formes juridiques suivantes (classées ici par ordre décroissant selon leur degré d'autonomie) :

1. Société par actions à capitaux privés (au Royaume-Uni, exception faite de l'Irlande du Nord) ;
2. Société par actions à capitaux publics (dans la majorité des pays de l'UE, en Norvège, en Suisse et dans une minorité de pays d'Europe centrale et orientale). La part des actions détenues par l'État pourrait être réduite à l'avenir dans certains pays (par exemple, en Allemagne) ;
3. Entreprise d'État à laquelle ses statuts confèrent une liberté commerciale (dans une minorité d'États de l'UE) ;
4. Entreprise d'État dont les statuts limitent sensiblement la liberté commerciale (dans une majorité de pays d'Europe centrale et orientale).

Dans une majorité de pays de la CEMT, les chemins de fer nationaux constituent des sociétés par actions détenues à 100 pour cent par l'État. Dans les pays ayant participé à l'enquête, seule la Fédération russe continue à exploiter les chemins de fer sous forme de ministère, bien que cela fût il y a peu de temps encore pratique courante, notamment dans les nouveaux pays Membres de la CEMT. Le passage des chemins de fer du statut de ministère à celui d'entreprise d'État, même jouissant d'une liberté commerciale limitée, constitue une étape importante vers l'exploitation commerciale.

Dans les pays où a été effectuée la séparation organique de l'infrastructure et de l'exploitation ferroviaires, seul le Royaume-Uni a privatisé les deux secteurs. La plupart des gouvernements ont

choisi de maintenir l'infrastructure sous propriété publique en créant un organisme d'État (non ministériel) pour la gérer (Danemark, Finlande, Norvège et Pays-Bas, Suède). La France et le Portugal ont créé des entreprises publiques indépendantes pour gérer leur infrastructure.

En ce qui concerne les sociétés par actions, n'y participent les capitaux privés qu'en Belgique, pour moins de 1 pour cent, et au Royaume-Uni. En Grande-Bretagne, toutes les activités de transport de voyageurs ont fait l'objet de concessions (de durée limitée) octroyées à des entreprises privées, tandis que l'infrastructure, les opérations de fret et les activités connexes ont toutes été vendues au secteur privé. En Allemagne, il est prévu que des participations dans les compagnies ferroviaires soient vendues après la transformation de DB AG en cinq sociétés sous le nouveau DB Holding AG. La transformation est prévue pour 1999. Seule une participation minoritaire (jusqu'à 49.9 %) dans la compagnie de l'infrastructure, DB Netz AG (actuellement la division Fahrweg de DB AG) pourrait être vendu.

Il n'est pas toujours facile de distinguer les entreprises d'État jouissant de la liberté commerciale et celles dont les décisions sont soumises à une intervention relativement détaillée des pouvoirs publics. Dans de nombreux pays d'Europe centrale et orientale, les chemins de fer jouissent d'une plus grande autonomie que par le passé, mais la plupart sont encore des sociétés publiques dont le Conseil d'administration est en général présidé par des fonctionnaires. C'est le Conseil qui approuve les décisions stratégiques relatives aux investissements, aux désinvestissements et à la gestion, et la direction des chemins de fer ne jouit souvent que d'une liberté commerciale limitée. Lorsque les fonctionnaires ne jouent pas un rôle déterminant au sein du Conseil d'administration, on peut s'attendre à une plus grande liberté, bien que ce soient certains éléments comme les modalités des contrats signés avec le président et les administrateurs ainsi que la valeur maximale des investissements autorisés sans consultation préalable du gouvernement, qui déterminent le degré de liberté réelle.

Influence du gouvernement sur les décisions en matière d'investissement

Dans le passé, les gouvernements ont imposé aux chemins de fer des décisions d'investissement non-rentables, ce qui a été dans la plupart des pays européens la principale cause d'une accumulation de la dette. L'un des principaux objectifs des réformes du secteur ferroviaire préconisées par la Directive 91/440/CEE et par les Résolutions de la CEMT a été d'isoler les exploitants de ces dettes. Dans certains pays -- l'exemple le plus clair à cet égard étant le Royaume-Uni -- cela s'est fait en isolant les investissements non commerciaux et les aspects non commerciaux de la planification des investissements globaux ; en faisant l'objet de subventions spécifiques provenant du Trésor public. Cette mesure fait également partie de la stratégie suivie par de nombreux autres pays où, par exemple, il est attendu des autorités locales qu'elles participent aux investissements dans les réseaux régionaux.

Dans les pays où des organismes publics ont assumé la responsabilité de l'infrastructure, l'influence du gouvernement sur les décisions d'investissement peut avoir été renforcée. Bien que cela ne compromette pas l'indépendance de la gestion pour les exploitants, tout investissement futur qui ne serait pas fondé sur des considérations économiques pourrait se traduire par une augmentation des redevances d'accès. La façon dont seront appliqués les principes qui régissent l'établissement des redevances d'accès déterminera dans quelle mesure les coûts des décisions d'investissement qui seront fondées sur des considérations autres que commerciales, seront répercutés sur les exploitants.

Selon la Directive 95/19/CE, les gestionnaires d'infrastructure doivent équilibrer les recettes et les dépenses. Dans les pays où les recettes d'exploitation et les paiements versés par le gouvernement en contrepartie des obligations de service public seront insuffisants pour dégager un excédent pouvant

être affecté à l'amortissement et à l'investissement, les chemins de fer seront tributaires de l'État pour financer leurs investissements ou pour garantir le remboursement de leurs emprunts. Il en est encore ainsi dans de nombreux pays d'Europe centrale et orientale. Curieusement, les taux de recouvrement des coûts sont en général plus élevés au sein des entreprises ferroviaires dans ces pays que dans certains États membres de l'UE, mais cela s'explique tout simplement par l'insuffisance de l'indemnisation versée au titre des obligations de service public.

Obligations de service public

Les modalités d'imposition des obligations de service public et d'établissement de la compensation correspondante à payer à même les fonds publics ont une importance déterminante pour la liberté commerciale des exploitants et la viabilité financière du secteur. Les mécanismes qui régissent les obligations de service public (OSP) peuvent se définir comme suit :

1. Négociation *ex ante* de contrats de service public entre le gouvernement et les exploitants de services ferroviaires sur la base d'appels d'offres.
2. Spécification des OSP et de la compensation correspondante dans un contrat annuel ou pluriannuel conclu après consultation des entreprises ferroviaires.
3. Spécification des OSP dans un accord, et compensation correspondante déterminée séparément.
4. Imposition *de facto* des OSP par la fixation des tarifs, sans compensation spécifique.

Le Règlement 91/1893/CEE a recommandé (mais n'a pas exigé) que l'utilisation de contrats soit une condition préalable de la liberté commerciale pour les exploitants de services ferroviaires. Outre cette condition, la négociation *ex ante* des niveaux de service requis et la compensation financière à payer sont les éléments essentiels à l'exercice des activités ferroviaires sur une base commerciale. La négociation de ces contrats revêt une importance particulière lorsqu'elle s'inscrit dans le processus d'adjudication des concessions d'exploitation.

La plupart des États membres de l'UE ont introduit des contrats qui sont conformes aux ambitions du Règlement. Les Pays-Bas et l'Espagne continuent d'utiliser d'autres formes d'accords pour accorder des paiements en compensation de services voyageurs. Ce sont le Royaume-Uni et la Finlande qui sont allés le plus loin en intégrant la négociation des modalités d'OSP au processus d'adjudication pour les services voyageurs.

La majorité des nouveaux pays Membres de la CEMT ont adopté des contrats pour les obligations de service public ou sont en train de le faire. Il reste toutefois dans un certain nombre d'entre eux à définir les OSP, même sous forme d'accord écrit. Par ailleurs, il arrive que des clauses de sauvegarde illimitée rendent l'exécution d'un contrat impossible, notamment en ce qui concerne le paiement (par exemple, en Slovaquie).

Réglementation tarifaire

L'un des autres facteurs qui détermine le degré d'autonomie des chemins de fer à l'égard des pouvoirs publics est la réglementation tarifaire. Dans la plupart des pays, les tarifs des services de transport intérieur de voyageurs sont déterminés ou, tout au moins, approuvés par le gouvernement, bien que cela ne s'applique parfois qu'à certains types de billets (par exemple, aux billets normaux de deuxième classe au Royaume-Uni). La réglementation tarifaire prend habituellement la forme d'accords pluriannuels qui fixent l'évolution des plafonds tarifaires, ou prend la forme d'une étude de toutes les modifications tarifaires par le gouvernement. Dans leur politique tarifaire à l'égard des

services voyageurs, les gouvernements tentent en général de concilier les impératifs de recouvrement des coûts et la volonté de maintenir l'utilisation du train abordable pour les groupes à faible revenu, l'importance accordée à cet équilibre variant dans le temps et selon les pays. Il va de soi que les accords pluriannuels sont préférables, car ils permettent à l'exploitant de procéder à une planification prospective et favorisent la stabilité financière. Ces caractéristiques sont renforcées lorsque les tarifs sont approuvés selon des lignes directrices écrites concernant la réalisation des objectifs de la politique gouvernementale. La négociation sera vraisemblablement un élément important pour parvenir à des structures tarifaires stables. Lorsqu'il y a séparation du secteur, un organisme de réglementation indépendant constitue la structure la plus transparente à laquelle confier la réglementation tarifaire.

Les tarifs des services marchandises sont beaucoup moins réglementés que ceux des services voyageurs. Seulement quelques États de l'UE utilisent encore des prix réglementés. Ils sont réglementés dans environ la moitié des pays d'Europe centrale et orientale, dont certains limitent leur réglementation tarifaire à des catégories spéciales de marchandises auxquelles est attribuée une importance stratégique. Dans la plupart de ces pays, la réglementation tarifaire ne vise que les services marchandises qui jouissent d'un monopole. Les situations monopolistiques sont plus courantes qu'en Europe occidentale, car la politique industrielle menée dans le cadre des économies dirigées s'est traduite par un développement exagéré de l'industrie lourde, dont l'implantation géographique, du point de vue logistique, était contraire à la logique économique.

Degré d'indépendance

Le degré d'autonomie, et en particulier de liberté commerciale, dont jouissent les exploitants de services ferroviaires est déterminé par une combinaison de facteurs. La forme juridique peut être trompeuse si on la considère isolément. Par exemple, les chemins de fer des États membres de l'UE (et de la Suisse) qui demeurent des entreprises d'État jouissent d'une plus grande liberté commerciale dans la pratique que celles d'Europe centrale et orientale, pour plusieurs raisons : l'exploitation des services ferroviaires selon des principes commerciaux a débuté il y a plus longtemps dans les économies de marché ; les chemins de fer ont une moins grande importance stratégique en Europe occidentale ; la concurrence avec les autres modes, en particulier le transport routier, est plus vive dans les pays Membres de longue date de la CEMT, ce qui atténue la nécessité de la réglementation mais montre celle de la liberté commerciale.

Du point de vue de l'autonomie, les systèmes britanniques et suédois se démarquent des autres. Le système britannique se caractérise par des OSP négociées *ex ante*, et par le fait que les accords de concessions englobent à la fois les OSP et la réglementation tarifaire. L'exploitation comme l'infrastructure appartiennent à 100 pour cent à des intérêts privés. En Suède, les OSP sont négociées par voie d'appel d'offres et le système n'est soumis à aucune réglementation tarifaire bien que l'infrastructure et l'exploitation relèvent d'entreprises d'État. Il semble que ce sont les chemins de fer du Bélarus, de la Croatie, de l'Estonie, de la Moldova et de la Fédération Russe dont la liberté commerciale est la plus limitée.

Tableau 4. **Classification Indicative du degré d'autonomie des entreprises ferroviaires**

(parfois la catégorisation est difficile et ces tableaux doivent être considérés comme indicatifs)

Caractéristiques	1 indique le degré le plus élevé d'autonomie possible										
Forme juridique	1 Société par actions à capitaux privés 2 Société par actions à capitaux entièrement publics 3 Entreprise d'État à vocation commerciale 4 Entreprise d'État dont les statuts limitent sensiblement la liberté commerciale										
Influence de l'État sur les décisions d'investissement	1 Faible (par exemple, lorsque l'approbation du programme global n'est qu'une formalité) 2 Moyenne 3 Forte (par exemple, lorsque s'il est nécessaire de demander au gouvernement des crédits ou des garanties de prêts pour tous les investissements)										
Obligations de service public	Forme d'accord <table> <tr> <td>1</td> <td>Dispositions contractuelles</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Accord écrit</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Autre</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Aucun</td> </tr> </table>	1	Dispositions contractuelles	2	Accord écrit	3	Autre	4	Aucun		
1	Dispositions contractuelles										
2	Accord écrit										
3	Autre										
4	Aucun										
	Base d'établissement de la compensation <table> <tr> <td>1</td> <td>Adjudication</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Entente négociée</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Imposition par le gouvernement</td> </tr> </table>	1	Adjudication	2	Entente négociée	3	Imposition par le gouvernement				
1	Adjudication										
2	Entente négociée										
3	Imposition par le gouvernement										
	Mécanisme de compensation <table> <tr> <td>1</td> <td>Paiement <i>ex ante</i></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Financement du déficit</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Le défaut d'effectuer les paiements convenus est chose courante</td> </tr> </table>	1	Paiement <i>ex ante</i>	2	Financement du déficit	3	Le défaut d'effectuer les paiements convenus est chose courante				
1	Paiement <i>ex ante</i>										
2	Financement du déficit										
3	Le défaut d'effectuer les paiements convenus est chose courante										
Réglementation tarifaire	Contrôle des tarifs voyageurs <table> <tr> <td>1</td> <td>Aucun</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Pour certains services</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Pour tous les services subventionnés</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Pour tous les services intérieurs</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Pour tous les services voyageurs</td> </tr> </table>	1	Aucun	2	Pour certains services	3	Pour tous les services subventionnés	4	Pour tous les services intérieurs	5	Pour tous les services voyageurs
1	Aucun										
2	Pour certains services										
3	Pour tous les services subventionnés										
4	Pour tous les services intérieurs										
5	Pour tous les services voyageurs										
	Contrôle des tarifs marchandises <table> <tr> <td>n</td> <td>Aucun</td> </tr> <tr> <td>o</td> <td>Pour certains ou pour tous les tarifs marchandises</td> </tr> </table>	n	Aucun	o	Pour certains ou pour tous les tarifs marchandises						
n	Aucun										
o	Pour certains ou pour tous les tarifs marchandises										

Entreprises majeures Infrastructure (I) Exploitation (E) Ou les deux (I+E)	Forme juridique				Influence de l'État dans les décisions d'investissement			Obligations de service public									Réglementation tarifaire					Marchandises oui / non	
								Forme d'accord				Base de compensation			Mécanisme de compensation		Contrôle des tarifs voyageurs						
	1	2	3	4	1	2	3	1	2	3	4	1	2	3	1	2	3	4	5				
Allemagne DB-AG (I et E)		x				x		x					x		x			x					n
Autriche ÖBB (I et E)		x				x			x				x		x					x			n
Belgique SNCB (I et E)		x				x		x										x			x		n
Bulgarie BDZ (I et E)				x			x	x									x						n
Croatie HZ (I et E)				x			x			x								x					n
Danemark BS (I) DSB (E)				x		x				x			x	x			x				x	←	x
Espagne RENFE (I et E)				x		x				x								x					
Estonie EVR (I et E)		x					x		x					x	x						x		n
Finlande RHK (I) VR (E)				x			x			x				x			x						n
France RFF (I) SNCF (E)				x			x			x				x									x
Grèce CH (I et E)				x			x																
Hongrie MAV (I et E)		x					x			x				x				x				x	n
Irlande CIE (I et E)				x			x			x												x	
Italie FS SpA (I et E)		x					x			x											x		
Lettonie LR (I et E)		x					x				x												
Lituanie LG (I et E)		x					x			x				x								x	n
Luxembourg CFL (I et E)		x					x			x												x	
Moldova CFM (I et E)				x			x		x	←	←	x										x	
Norvège JT (I) NSB (E)				x			x																x
Pays-Bas Railned, RIB, NSV (I) NSR, NSC (E)		x					x			x							x					x	n
Pologne PKK (I et E)				x			x			x							x					x	o

Lituanie	Un contrat OSP est prévu pour 1998, avec une couverture partielle des pertes.
Luxembourg	L'État supervise l'entretien et la construction de l'infrastructure mais facture à CFL la gestion. Le capital de CFL appartient aux États luxembourgeois, belge et français.
Pays-Bas	En dehors des contrats de service public accordé pour les services non-rentables, NS ne recevrait plus de paiements du Gouvernement avant 2000. Railned gère la capacité du réseau et régule l'accès. NSV est responsable de la sécurité et de l'efficacité, RIB de l'entretien et de la construction de l'infrastructure. Toutes deux sont financées par l'État et indépendantes de NS sur le plan de l'exploitation.
Rép. Tchèque	Les modalités des OSP sont définies dans la loi portant création des CD.
Royaume-Uni	L'ORR (Office of Rail Regulation) peut exercer des pressions sur Railtrack pour que celui-ci investisse, tandis que l'OPRAF (Office of Passenger Rail Franchising) peut modeler les concessions de façon à stimuler l'investissement. Les OSP font l'objet d'accords supervisés par l'OPRAF. La compensation est indiquée dans les concessions, qui sont accordées par voie d'adjudication. La compensation au titre des OSP est par conséquent distribuée aux exploitants, qui l'utilisent pour payer leurs redevances d'accès à Railtrack (les créneaux étant attribués sur une base concurrentielle). Les redevances d'accès à l'infrastructure sont soumises à la réglementation de l'ORR, qui se fonde sur une formule faisant intervenir l'indice des prix de détail. Certains tarifs voyageurs (essentiellement les tarifs normaux de deuxième classe) sont contrôlés pour tous les concessionnaires.
Slovaquie	L'obligation de fournir des prestations dans l'intérêt public est stipulée par la loi N° 258/93 sur les ZSR (Chemins de fer de la République Slovaque) qui contient également toutes les conditions nécessaires à la conclusion du contrat des missions de service public entre les ZSR et l'État. Ces dispositions figurent également dans la nouvelle loi sur les ZSR SA, laquelle est actuellement à l'étude.
Slovénie	Une nouvelle loi ferroviaire, couvrant les opérateurs et l'infrastructure, est en cours d'obtenir l'approbation parlementaire. Une structure composée de deux compagnies est envisagée : l'une chargée de fournir les services de transport des marchandises et voyageurs ; l'autre responsable de la maintenance, de la modernisation et de la construction de l'infrastructure ferroviaire (de l'État).
Suède	En ce qui concerne les OSP, SJ fournit les services par voie d'adjudication pour les administrations nationales et locales (administrateurs provinciaux de transports publics de voyageurs).
Suisse	Il est prévu de restructurer les CFF pour en faire une société par actions à capitaux publics en majorité. La Suisse compte également de nombreuses petites entreprises ferroviaires privées intégrées. En ce qui concerne les OSP, les administrations fédérale et cantonales sous-traitent les services. Les niveaux de service sont soumis à une négociation <i>ex ante</i> . Les tarifs sont fixés par les entreprises ferroviaires mais peuvent être examinés par l'administration fédérale.
Turquie	Un contrat d'OSP est prévu dans un projet de loi.

3.3 Séparation de l'infrastructure et de l'exploitation

Conformément aux dispositions de la Directive 91/440/CEE, tous les États de l'UE ont réalisé la séparation comptable de l'infrastructure et de l'exploitation. La séparation des comptes est également chose faite en Bulgarie, en Hongrie, en Lettonie, en Norvège, en Roumanie, en Pologne et en Suisse, et elle est en cours en Croatie, en République tchèque, en Estonie, en Lituanie et en Turquie, tandis qu'elle n'est pas envisagée en Moldova.

La situation est légèrement différente en ce qui concerne la séparation organique et trois groupes de pays peuvent être identifiés :

Pays où des entités indépendantes sont chargées de l'infrastructure et de l'exploitation : Danemark, Finlande, France, Pays-Bas, Norvège, Portugal, Suède et Royaume-Uni. La séparation est prévue en Allemagne, Estonie et en Lettonie.

Pays où la possibilité de séparation est à l'étude : Bulgarie, Grèce, Italie, Roumanie et Turquie.

Pays où l'intégration est maintenue (avec des entités commerciales distinctes dans la plupart des cas) : Autriche, Bélarus, Belgique, Croatie, Espagne, Fédération russe, Grèce, Hongrie, Irlande,

Lituanie, Moldova, Pologne, République slovaque, République tchèque, Slovénie, Suisse et Ukraine.

La séparation comptable vise à améliorer l'efficacité dans la gestion et l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire par une meilleure définition des tâches appartenant à ces deux activités distinctes et devrait promouvoir une transparence accrue dans l'utilisation des dépenses publiques dans le secteur. La séparation des comptes est également une étape essentielle dans le processus visant à faciliter l'utilisation des droits d'accès; elle établit les conditions pour le développement des redevances d'utilisation d'infrastructures qui sont équitables et non-discriminatoires. Malgré la mise en oeuvre à la lettre de la Directive 91/440/CEE, la réforme comptable a été insuffisante dans la plupart des États Membres de l'Union et n'a pas permis d'atteindre ces objectifs. Des comptes, vérifiés par un commissaire aux comptes, de bénéfice/perte et de bilan ont été publiés séparément pour la gestion et l'exploitation de l'infrastructure, uniquement pour les compagnies finlandaise, française, espagnole (compte bénéfice/perte seulement), suédoise et britannique. Pour les entreprises ferroviaires des autres pays les données disponibles ne sont pas complètes et n'ont pas été publiées.

La structure organique a une incidence sur les modalités qui peuvent être envisagées pour assurer un accès non discriminatoire, notamment en ce qui concerne l'instauration éventuelle de la concurrence pour l'utilisation de l'infrastructure.

Bon nombre de chemins de fer sont allés au-delà de la séparation de l'exploitation des services ferroviaires et de la gestion de l'infrastructure qui est prévue dans la Directive 91/440/CEE et ont eu largement recours aux relations contractuelles entre différentes entités commerciales pour améliorer la définition des responsabilités de gestion. Cette tendance est évidente, même sans que la séparation institutionnelle soit envisagée, et on a ainsi réalisé d'importants gains d'efficacité. Jusqu'à ce que l'on ait acquis une expérience suffisante dans l'exploitation de systèmes ayant fait l'objet d'une séparation institutionnelle (à partir de bases commerciales et d'une productivité comparables à celles des systèmes ferroviaires européens intégrés) il serait prématuré de se prononcer sur la nécessité de la séparation institutionnelle comme condition de la réalisation de l'essentiel des gains d'efficacité potentiels. Cependant, de la décision d'opérer une séparation fondamentale entre l'infrastructure et l'exploitation découle une série de questions primordiales pour l'efficacité et le service à la clientèle (questions qui ont été étudiées en détail par la Table Ronde 103 de la CEMT en 1997).

En résumé, trois éléments particulièrement importants interviennent dans l'optimisation des avantages que l'on peut escompter de la séparation des systèmes ferroviaires. 1) Le gouvernement doit s'attacher à mettre en place la structure et la réglementation qui conviennent aux éléments clés du monopole naturel : planification des investissements, établissement des horaires et régulation. 2) Les prix pratiqués pour l'accès à l'infrastructure doivent être transparents et compréhensibles, et correspondre clairement à la politique des pouvoirs publics en ce qui concerne l'utilisation prévue de l'infrastructure. 3) Les paiements de compensation et autres formes de soutien publics doivent être fournis de façon aussi efficace que possible, en évitant les pertes et en s'assurant que les résultats sont cohérents avec les objectifs de la politique de soutien.

3.4 Accès à l'infrastructure

Une stratégie graduelle a été adoptée au niveau européen pour libéraliser l'accès à l'infrastructure. La Directive 91/440/CEE dispose que les regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires nationales doivent être encouragés par une garantie d'accès non discriminatoire à l'infrastructure pour la prestation de services de transport de marchandises et de services internationaux de transport de voyageurs. L'article 10 oblige expressément chacun des États membres de l'UE à reconnaître :

- (a) des droits d'accès et de transit aux regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires ;
- (b) des droits de transit à de tels regroupements internationaux dans d'autres États membres pour les services internationaux entre pays dans lesquels le regroupement international est établi;
- (c) des droits d'accès aux entreprises ferroviaires engagées dans le transport combiné international de marchandises.

L'article 10 oblige également les entreprises ferroviaires concernées à conclure des accords administratifs, techniques et financiers avec les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire locale afin de réglementer le contrôle et la sécurité du trafic, ces accords devant être établis sur une base non-discriminatoire.

Dans tous les cas, la Directive ne vise que les services internationaux. Il convient de noter que les droits mentionnés en (a) définissent une limite géographique pour la mesure dans laquelle les droits d'accès sont accordés sur une base non-discriminatoire et non-réciproque. Seuls les opérateurs internationaux de transport combiné ont des pleins droits d'accès non-discriminatoires aux voies ferrées dans tous les pays membres.

Il n'existe aucune directive ou résolution concernant le trafic intérieur, bien que la Commission Européenne ait préconisé que les dispositions de la Directive 91/440/CEE soient étendues à tous les services marchandises et tous les services internationaux de transport de voyageurs, c'est-à-dire pas seulement ceux qui sont exploités par les regroupements internationaux, ce qui a été réitéré dans le document COM(96)421 intitulé "Une stratégie pour revitaliser les chemins de fer communautaires".

Les dispositions relatives à l'accès établies par les pays Membres de la CEMT sont résumées dans le tableau 5. De tous les éléments de la Directive 91/440/CEE, c'est la transposition en droit interne des droits d'accès qui a été la plus longue à réaliser. Bien qu'il y ait des différences de détail entre les pays, c'est maintenant chose faite dans tous les États membres de l'UE sauf deux. L'Italie et le Luxembourg sont encore en train de préparer la réglementation nécessaire. La base juridique de l'accès (tant pour le transport combiné que pour les autres services internationaux) est désormais également établie dans la majorité des pays Membres de la CEMT.

Pour de nombreux pays, à l'exception notable des relations entre les pays de l'UE, la réciprocité demeure une exigence pour l'accord des droits d'accès.

En Allemagne, les dispositions légales vont au-delà des exigences de la Directive 91/440/CEE, car le gouvernement a l'intention le moment venu d'ouvrir tous les marchés ferroviaires à la concurrence. La propriété et la gestion des voies ont été confiées à DB AG (jusqu'à ce que Fahrweg AG en devienne propriétaire en 1998). L'AEG ("*Allgemeines Eisenbahngesetz*" – Loi générale sur les chemins de fer) prévoit l'accès gratuit aux voies pour toutes les entreprises ferroviaires établies en Allemagne (pour les entreprises non-publiques sur une base de réciprocité). Les voies sont également ouvertes aux regroupements internationaux et aux opérateurs de transport combiné (sans réciprocité). Les droits d'accès au-delà des dispositions de l'article 10 de la Directive 91/440/CEE sont possibles sur une base de réciprocité (pour les entreprises des pays de l'UE) ou de traités bilatéraux (pour les entreprises des pays de l'EEE et des autres pays).

En France, la loi du 13 février 1997 créant RFF amorce l'introduction de droits d'accès à l'infrastructure. Cette loi s'ajoute à la transposition en droit interne de la Directive 91/440/CEE, qui a été réalisée en 1995. Les règles relatives aux redevances d'accès ont été déterminées par un décret de 1997. Elles englobent les redevances de droit d'accès à un tronçon de voie pour une période déterminée, les redevances de réservation d'une capacité de voies et les redevances liées au trafic effectivement acheminé.

Les Pays-Bas ont adopté comme approche d'autoriser l'accès sous le contrôle du ministère des Transports. La priorité est accordée aux services intérieurs de transport de voyageurs, et les nouveaux opérateurs, sur les grandes lignes, peuvent utiliser la capacité de réserve. Pour le trafic intérieur, aucune redevance n'est perçue jusqu'à 2000, car on craint que la perception d'une redevance ne défavorise le rail. Aucune décision n'a encore été prise quant au système de perception de redevance après 2000.

Au Royaume-Uni, pour le transport des marchandises l'accès à l'infrastructure est libre (comme cela était le cas avant la privatisation du réseau). L'accès au service voyageurs est limité, le *Rail Regulator* ayant atténué les dispositions relatives à la concurrence, qui visent à protéger les exploitants de concessions à la fois contre les nouveaux entrants et les uns des autres. Il est prévu qu'avec le temps, la concurrence s'intensifiera graduellement.

Les États d'Europe centrale et orientale ont progressé de façon inégale dans la mise en œuvre de la Directive 91/440/CEE et des Résolutions de la CEMT. La plupart ont réalisé la séparation comptable de l'infrastructure ou sont en voie de le faire. Nombreux sont ceux qui ont adopté des dispositions législatives relatives à l'accès bien que seules la République tchèque, la Pologne et la Slovaquie aient défini des règlements détaillés et établi des redevances d'accès aux voies. Dans la plupart des pays, le transporteur national conserve son monopole et c'est à sa discrétion seulement que l'accès est accordé à d'autres. On ne saurait parler dans ce cas d'accès non discriminatoire, mais la situation est en pleine évolution dans bon nombre de pays.

La réciprocité continuera à caractériser les droits d'accès en dehors de l'Union Européenne car, jusqu'à présent, les mécanismes d'arbitrage international en cas de dispute relative aux pratiques discriminatoires dans les marchés ferroviaires Européens n'existent qu'au niveau de l'Union.

Redevances d'utilisation de l'infrastructure

L'élaboration de tarifs d'utilisation de l'infrastructure varie beaucoup parmi les pays Membres. La plupart ont mis au point des procédures de fixation des redevances et plusieurs d'entre eux ont même établi des règles précises applicables à la structure et au niveau des redevances. Dans d'autres, c'est aux entreprises (ou aux entités commerciales) responsables de l'infrastructure qu'il incombe de fixer les redevances.

La plupart des gouvernements qui ont établi des règles pour les redevances d'infrastructure ont pour objectif de couvrir les coûts, en différenciant les redevances selon, par exemple, le type de service, l'usure de la voie, la distance parcourue, ou l'acheminement. Il n'est pas toujours facile de savoir si le calcul est fondé sur les coûts marginaux ou sur l'ensemble des coûts. Lorsque cela est précisé, l'approche varie selon les pays. Par exemple, au Royaume-Uni, les redevances visant les opérateurs qui bénéficient du libre accès sont négociées entre Railtrack et ces derniers, mais le Rail Regulator exige que ces redevances se situent entre les coûts variables à la marge et l'ensemble des coûts que devrait assumer l'exploitant s'il devait disposer de sa propre infrastructure. Jusqu'au

1er janvier 1998, aucune redevance n'était perçue aux Pays-Bas. Depuis cette date une redevance d'un ECU par km a été introduite. Ces différences peuvent entraver le développement du libre accès.

Certains gouvernements, comme celui de la Norvège, utilisent les redevances comme mécanisme de répartition des coûts entre les différentes catégories de services. Ce genre de système complique l'instauration de la concurrence sur le réseau et peut être à l'origine de différends lorsque les redevances sont déterminées pour des regroupements internationaux exploitants.

L'évolution de la situation dans les pays Membres peut être synthétisée de la façon suivante :

- Pays où l'entreprise chargée de l'infrastructure fixe les redevances et où il existe une procédure de règlement des différends : Allemagne, Pays-Bas, Suède et Royaume-Uni.
- Pays où la structure et le niveau des redevances sont prescrits par la loi ou par des instructions du gouvernement : République tchèque, Finlande, Hongrie et Norvège. En cours d'élaboration en France, en Italie, en Lituanie et en Slovaquie. A l'étude en Grèce et au Portugal.
- Pays où des lignes directrices générales sont énoncées dans la loi : Autriche, Belgique, Croatie, Lettonie, Pologne, Slovénie et Suisse.
- Pays où il n'existe pas de dispositions juridiques : Bulgarie, Moldova et Roumanie.

La façon dont sont définies les redevances pour l'utilisation de l'infrastructure peut avoir un impact important sur le développement des services ferroviaires qui sont soumis aux dispositions de la Directive 91/440/CEE. Par exemple, dans les cas où la redevance comprend plusieurs éléments dont une charge d'accès (complétée par des charges de réservation, circulation, etc.), l'attribution d'un poids important à la charge d'accès serait désavantageux aux nouveaux entrants potentiels. De même, l'existence de tarifs de réservation préférentiels pour des circulations à forte intensité nuira aussi aux coûts d'exploitation des nouveaux entrants qui mettront en circulation vraisemblablement moins de trains que des opérateurs nationaux existants. Des systèmes de redevances appropriés ont fait l'objet de la Table Ronde 110 de la CEMT en mars 1998 (à paraître). Les travaux se concentreront à l'avenir sur l'équilibre entre les divers éléments que comprennent les redevances d'utilisation d'infrastructure et le degré d'harmonisation nécessaire afin de réaliser les objectifs de la politique ferroviaire internationale.

Incidences de la réglementation sur l'accès

Depuis la publication de la Directive 91/440/CEE, il y a sept ans, le nombre d'opérateurs exploitant ces droits d'accès reste remarquablement restreint. Le Tableau 4 montre que les services internationaux ont été assurés par des prestataires de services de transport combiné ou des regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires dans le cadre des droits d'accès dans les cas suivants :

- European Rail Shuttle (ERS) exploite des services de transport ferroviaire de conteneurs entre Rotterdam et l'Allemagne septentrionale et entre Rotterdam et l'Italie septentrionale. ERS est une entreprise créée par trois compagnies maritimes - Sea-Land, Maersk et P&O/Nedloyd – ainsi que par des entreprises ferroviaires nationales, mais ne peut être définie comme un exploitant bénéficiant du libre accès étant donné qu'elle a conclu des arrangements distincts avec chacune des entreprises ferroviaires nationales pour la traction.

- Divers services voyageurs internationaux qui sont exploités en commun, souvent sans changement de locomotive ou d'agent de conduite. Certaines de ces modalités sont antérieures à la Directive 91/440/CEE, bien que l'on constate actuellement une plus grande séparation entre les prestataires de ces services et les organisations ferroviaires nationales (par exemple, en tant qu'entreprise distincte pour Eurostar britannique ou en tant qu'entité commerciale distincte pour l'Eurostar français) et que l'on constate l'existence d'entreprises internationales qui remplacent les accords de coopération.
- Malmtrafickk AB (MATB), une entreprise créée en 1996 par LKAB (société d'extraction de minerai de fer), NSB et SJ, qui transporte du minerai sur une voie entre la Norvège et la Suède.

Il importe de noter que dans tous les cas précités, les entreprises ferroviaires nationales sont partenaires dans la prestation du service. Les seuls nouveaux entrants sont les partenaires du secteur privé des chemins de fer et ils n'entrent pas en concurrence avec les chemins de fer nationaux. Cependant, ces services auraient pu être assurés sans les dispositions de la Directive 91/440/CEE relative à l'accès.

On a davantage progressé dans l'instauration de la concurrence et l'amélioration de l'efficacité des services intérieurs, peut-être parce qu'aucun accord intergouvernemental ou entente de réciprocité n'est nécessaire dans ce cas :

- Certains services voyageurs locaux ainsi que les chemins de fer secondaires qui servent au transport des marchandises ont été confiés par contrat à de nouveaux entrants en Suède.
- L'Allemagne a ouvert l'accès à l'ensemble du réseau national (public) ; le réseau de la DB AG peut être utilisé par les services voyageurs locaux, et les exploitants secondaires de transport de marchandises.
- Aux Pays-Bas, Love's Rail est autorisée depuis août 1996 à faire concurrence à NS sur une ligne de service voyageurs.
- Au Royaume-Uni, tous les services voyageurs ont fait l'objet de concessions et tous les actifs du transport de marchandises ont été vendus avec la voie connexe. Le plus important opérateur bénéficiant du libre accès, National Power, a récemment décidé de cesser d'exploiter en libre accès les trains charbonniers, English, Welsh et Scottish Railways (qui se sont constituées à partir des services marchandises de British Rail) ayant proposé de reprendre cette activité à un prix intéressant. Il reste donc un seul opérateur de transport de marchandises bénéficiant de la liberté d'accès (Direct Rail).
- La République tchèque a instauré le libre accès. Des exploitants assurent des services de transport de charbon et de déchets sur les voies des CD.
- En Lettonie, une entreprise privée, Latvian Express, fait concurrence aux LR pour certains marchés intérieurs de transport de voyageurs.

Bien que rien ne prouve que les dispositions de la Directive 91/440/CEE et des Résolutions de la CEMT aient à ce jour une incidence directe sur le trafic de marchandises, le simple fait qu'il existe des lois accordant des droits d'accès peut avoir agi comme catalyseur de changement. Par ailleurs, on peut penser que ces réformes demandent un certain temps. Il faut non seulement que les chemins de fer nationaux s'adaptent aux nouvelles lois, mais aussi que des entreprises innovantes émergent pour tirer parti des nouvelles possibilités créées par les droits d'accès.

Tableau 5. Dispositions relatives à l'accès

Clé	
Séparation de l'infrastructure et de l'exploitation	1 L'infrastructure est entièrement indépendante 2 L'infrastructure constitue une filiale du prestataire des services 3 L'infrastructure constitue une division distincte du prestataire des services 4 La séparation n'est que comptable 5 Il n'y a pas de séparation
Types d'opérateurs visés	1 Portée plus large que les dispositions de la Directive 91/440/CEE 2 Conformément à la Directive 91/440/CEE 3 Portée plus étroite que la Directive 91/440/CEE
Critères d'accès	1 Tous les opérateurs 2 Seulement les autres chemins de fer nationaux, sur une base de réciprocité 3 Autres

Pays	Séparation de l'infrastructure et de la prestation du service (1-5)	Dispositions juridiques relatives à l'accès ?	Réglementation en vigueur ?	Types d'opérateurs visés ?	Critères d'accès	Modalités d'établissement des redevances d'infrastructure	Critères de différenciation des redevances ?
Allemagne	4 ¹	Oui, article 14 de la Loi générale sur les chemins de fer	Oui	1	3 ²	Les redevances sont négociées entre DB AG et l'opérateur - prix établis sur la base du marché	Réduction en fonction du volume
Autriche	4	Oui	Oui	1	3	³	⁴
Belgique	4	Oui	Non	2	1	⁵	
Bulgarie	4	Non	Non	Non précisé			
Croatie	4, la loi l'exige mais elle n'est pas mise en œuvre	Oui, mais seulement pour la sous-traitance effectuée par HZ	Non	Aucune disposition relative aux groupements internationaux ou aux opérateurs de transport combiné		Non définies	

^{1.} La séparation institutionnelle de l'infrastructure et de l'exploitation est envisagée d'ici trois à cinq ans.

^{2.} Voir texte principal, section 3.4.

^{3.} Les redevances doivent être fixées selon la Directive 95/19/EC et les principes des articles 7 et 8.

^{4.} Les redevances doivent être fixées selon la Directive 95/19/EC et les principes des articles 7 et 8.

^{5.} Les redevances sont fixées par la SNCB. Elles sont déterminées par le poids de la locomotive, le nombre de trains-km, les coûts d'électricité et les frais d'administration.

Tableau 5. Dispositions relatives à l'accès (suite)

Pays	Séparation de l'infrastructure et de la prestation du service (1-5)	Existence de dispositions juridiques relatives à l'accès	Réglementation en vigueur	Types d'opérateurs visés	Critères d'accès	Critères d'établissement des redevances d'infrastructure	Critères de différenciation des redevances
Danemark	1	Oui, 1993/94	Oui	1 ⁶	1	Définies par la loi et par le budget annuel de l'État.	Principe de la non-discrimination et une utilisation efficiente de l'infrastructure
Espagne	3	Non	Non	-	-	⁷	
Estonie	5, séparation comptable en cours	Oui	Oui	1 (tous opérateurs)			Principe de la non-discrimination
Finlande	1	Oui, Loi 21/1995	Oui	2	1	Recouvrement des coûts marginaux au moyen d'un tarif en deux parties ⁸	Trafic marchandises ou voyageurs
France	1	Oui, Directive 91/440 transposée en droit interne en 1995		2	1	⁹	Toujours à l'étude
Hongrie	4	Oui, Loi de 1993	Non	Non spécifié dans la Loi	2		Principe de la non-discrimination
Irlande	5, pas de séparation, même comptable	Non	-	-	-	-	-
Italie	3	Non ¹⁰	Non	-	-	¹¹	-

^{6.} En principe, la "liberté d'accès" est possible pour tous les opérateurs, quelle que soit leur nationalité, mais en pratique, le libre accès est difficile, principalement parce que la priorité est donnée aux opérateurs en place. Le marché du fret ferroviaire sera ouvert à la libre concurrence à partir de janvier 1999 et les contrats d'OSP seront négociés par appels d'offres à partir de janvier 2000.

^{7.} Pas de calcul proprement dit de redevance. On envisage une série de "prix de transfert" qui établiront le calcul des redevances d'accès en tenant compte du type de traction, de l'entretien et des services communs (gares).

^{8.} Les redevances d'accès à la voie comprennent 1) une redevance variable fondée sur les coûts marginaux du trafic ferroviaire et du trafic routier pour la collectivité, et qui se présente comme une redevance par tonne brute-km ferroviaire, variant selon qu'il s'agit du trafic voyageurs ou du trafic marchandises ; 2) un élément fixe qui est une redevance par tonne pour le trafic de marchandises. On estime que les redevances d'accès couvriront en 1997 environ 15 pour cent du coût total du réseau ferroviaire.

^{9.} Une redevance composée d'un terme forfaitaire correspondant à un droit d'accès pour une période définie, un terme correspondant à un droit de réservation, un terme correspondant à un droit de circulation.

^{10.} Un projet de décret approuvé par le Ministre des transports énonce les principes fondamentaux régissant l'accès des opérateurs d'autres pays au réseau de FS.

^{11.} Aucune redevance. Cependant, des études s'inspirant des principes énoncés dans les Directives 91/440 et 95/19 sont en cours.

Tableau 5. Dispositions relatives à l'accès (suite)

Pays	Séparation de l'infrastructure et de la prestation du service (1-5)	Existence de dispositions juridiques relatives à l'accès	Réglementation en vigueur	Types d'opérateurs visés	Critères d'accès	Critères d'établissement des redevances d'infrastructure	Critères de différenciation des redevances
Lettonie	4, prévue pour 1997	Oui	Oui	Services voyageurs			
Lituanie	5, séparation comptable prévue pour 1998	Accès prévue dans le code ferroviaire		Pas de regroupements internationaux possibles avec les institutions de la CEI	1	Couverture des coûts de maintenance et développement des infrastructures	Possibilité d'accorder des redevances d'accès favorables pour les services OSP; les redevances pour le trafic de marchandises seront différenciées selon l'heure, le poids du train et la densité du trafic sur la voie
Luxembourg	1	Oui ¹²	Non ¹³	1	2	¹⁴	-
Moldova	5	Non	Non				
Norvège	1	Oui, Loi de 1993 ¹⁵	Oui	2	1	Recouvrement des coûts marginaux/partiels ¹⁶	-
Pays-Bas	2	Non ¹⁷	Oui (dec. 97)	2	3	¹⁸	

^{12.} La loi du 10 mai 1995 pour la gestion de l'infrastructure ferroviaire dispose que les entreprises ferroviaires établies à l'intérieur et à l'extérieur du Luxembourg devraient avoir accès au réseau selon les limites et les conditions de la législation de l'UE. La loi reconnaît également les droits d'accès aux regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires. La loi du 28 mars définissait ces droits sur la base de la réciprocité.

^{13.} Cependant, les dispositions juridiques relatives à la transposition en droit interne des Directives 95/18 et 95/49 sont en cours d'élaboration.

^{14.} Le principe d'instauration des redevances d'utilisation de l'infrastructure est énoncé dans la loi du 10 mai 1995. Il sera développé dans la transposition en droit interne des Directives 95/18 et 95/9.

^{15.} Jernbanelov (Loi sur le trafic ferroviaire norvégien).

^{16.} Une redevance d'accès à la voie existe depuis 1990. Elle est fondée sur les coûts mais est ajustée de manière à assurer une concurrence équitable entre les modes de transport ; l'idée étant d'égaliser les niveaux de couverture des coûts entre les différents modes. Le trafic voyageurs n'est pas soumis à des redevances d'infrastructures ferroviaires.

^{17.} En pratique, cela est possible. Par exemple, LOVERS exploite un service entre Amsterdam et IJmuiden, et envisage d'offrir davantage de services entrant en concurrence directe avec NS.

^{18.} Une redevance zéro sera perçue avant 2000, d'ici là, une méthode de calcul aura été élaborée, à l'exception des corridors de fret où une redevance d'ECU 1/km est perçue.

Tableau 5. Dispositions relatives à l'accès (suite)

Pays	Séparation de l'infrastructure et de la prestation du service (1-5)	Existence de dispositions juridiques relatives à l'accès	Réglementation en vigueur	Types d'opérateurs visés	Critères d'accès	Critères d'établissement des redevances d'infrastructure	Critères de différenciation des redevances
Pologne	4	Oui, Loi de 1995	Oui	1	3	Couverture partielle des coûts	-
Portugal	1	Oui, Décret de 1995	Oui	2	3	A l'étude	A l'étude
République tchèque	3, CD contrôle pratiquement l'ensemble du réseau	Oui	Les exigences de la loi permettent de tenir compte de la capacité	1, tous types d'opérateurs	1, l'administration de l'infrastructure (organisme public) résout les conflits	Définies par le ministère des Finances, de même que les tarifs voyageurs	Aucune différenciation entre les opérateurs du même type. Les redevances sont plus élevées pour les marchandises que pour les services voyageurs
Roumanie	4	Oui, avec l'avis des CFR		Non spécifié	Non spécifié	Non spécifié	Non spécifié
Royaume-Uni	1	C'est à Railtrack qu'il incombe d'ajuster la séparation entre services voyageurs et services marchandises, y compris la liberté d'accès dans le cas des marchandises	Oui, pour les marchandises	3, pour les marchandises	3, Accès ouvert à tous les transporteurs de marchandises nationaux et étrangers (liberté d'accès)	Recouvrement de l'ensemble des coûts pour les services voyageurs au moyen d'une tarification en deux parties, à savoir un élément fixe élevé et un élément tarifaire variable plus bas par train-km (lié au type de matériel roulant) Les redevances de transports de marchandises sont négociées pour chaque flux individuel entre Railtrack et la compagnie de transport de marchandises. Elles varient selon le trafic concerné	Les redevances perçues auprès des TOC varient selon (1) la demande de sillons ferroviaires, par exemple, heures de la journée, lignes, gares, (2) le type de matériel roulant Les redevances perçues auprès des opérateurs de transport de marchandises varient selon le trafic concerné, l'heure de la journée et l'encombrement global
Slovaquie	4	Oui, Loi de 1996	Oui	Aucune restriction	1, (en théorie)	Recouvrement des coûts marginaux ou de l'ensemble des coûts au moyen d'un tarif en deux parties	Fondé sur les coûts, mais sans différenciation entre les opérateurs du même type

Tableau 5. Dispositions relatives à l'accès (suite)

Pays	Séparation de l'infrastructure et de la prestation du service (1-5)	Existence de dispositions juridiques relatives à l'accès	Réglementation en vigueur	Types d'opérateurs visés	Critères d'accès	Critères d'établissement des redevances d'infrastructure	Critères de différenciation des redevances
Slovénie	4 ¹⁹	Oui ²⁰	Oui ²⁰	2	²⁰	²⁰	²⁰
Suède	1	Oui ²¹	Oui	1	1 ²²	Recouvrement des coûts marginaux au moyen d'un tarif en deux parties ²³	-
Suisse	3	(Oui) ²⁴	Non	1	3 ²⁵	La redevance se compose du prix de base (à savoir coûts marginaux et contribution de couverture), ainsi que du prix des prestations complémentaires	-
Turquie	5, mais l'infrastructure constitue une entité commerciale distincte, et les comptes sont séparés	Non, mais elles font l'objet d'un projet de loi					

^{19.} Une nouvelle réglementation sur les transports ferroviaires, en cours d'approbation parlementaire, rendra l'infrastructure complètement indépendante.

^{20.} Des droits d'accès généraux existent, mais une période de 6 mois précédera l'adoption de la nouvelle réglementation sur les transports ferroviaires, période pendant laquelle les conditions d'application de cette réglementation seront rédigées.

^{21.} L'infrastructure ferroviaire est réglementée par le règlement SFS 1988:1378 (Accès aux voies et tarification) ; SFS 1996:734 (Accès aux voies, contrôle du mouvement, et les diverses infrastructures appartenant à l'État), SFS 1996:735 (Instructions d'exploitation et de fonctionnement de BV) ; et la Loi sur la sécurité du rail (SFS 1990:1157 et SFS 1996:736).

^{22.} Les opérateurs titulaires d'une licence jouissent du droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire publique. Cependant, SJ bénéficie d'une exclusivité à l'égard du trafic voyageurs interrégional et conserve des droits acquis pour le trafic de marchandises. Toutes les demandes d'accès doivent être acheminées par l'entremise de BV

^{23.} On a instauré en 1988 des redevances d'utilisation comportant un élément variable et un élément fixe. Ces redevances sont établies par l'État, l'élément variable devant couvrir les coûts marginaux d'exploitation des trains, y compris l'usure du matériel roulant, ainsi que les coûts externes comme les accidents et les émissions. Les redevances sont subdivisées en redevances de voie, d'accident, de caténaire, de diesel et de triage. L'élément fixe est calculé sous forme de redevance annuelle par essieu dans les différentes catégories de poids pour les divers types de wagons et par essieu de traction pour les locomotives.

^{24.} La loi révisée sur les chemins de fer doit en principe entrer en vigueur le 1 janvier 1999, accordant un accès non discriminatoire à tout le trafic de marchandises et à certains services de transports de voyageurs (conformément aux directives de l'UE), mais n'accordera d'accès aux compagnies étrangères que sur une base de réciprocité

^{25.} Tous les opérateurs sur base de réciprocité.

Tableau 6. L'incidence de droits d'accès et des obstacles

Pays	Nouveaux opérateurs	Liens avec l'opérateur national	Marchés desservis	Trafic nouveau ou enlevé à l'opérateur national	Incidences sur les opérateurs en place	Incidences des droits d'accès sur les nouveaux opérateurs	Incidences des droits d'accès sur les clients	Obstacles pour les nouveaux opérateurs éventuels
Hongrie	Inter-container							Pas de réglementation. Les droits ne sont accordés que sur une base de réciprocité. Le contrôle des horaires ne relève pas du service de l'infrastructure, de sorte que l'attribution des créneaux à des tiers n'est pas impartiale
Lettonie	Latvia Express	Aucun	Certains marchés du transport de voyageurs				-	Pas de dispositions relatives aux droits d'accès pour les transporteurs de marchandises
Lituanie	Depuis 1998 un nouvel opérateur privé, Unigela	Aucun	Marchés de fret internationaux et domestiques	Enlevé	Perte de trafic	-	-	Aucun
Norvège	MTAB ²⁶	NSB détient 25 % de NTAB	Minerai métallique	Enlevé	Aucune incidence réelle, car la valeur des flux n'est pas importante	Aucune	Inconnue	L'accès au réseau ne peut être accordé qu'après autorisation du ministère des Transports. L'opérateur doit satisfaire à des critères comme la qualité du service, le savoir-faire, les procédures de sécurité et les assurances. NSB n'a pas besoin d'autorisation et agit de qualité d'organisme de supervision pour le compte du ministère
Pays-Bas	LOVERS ²⁷	Aucun	Voyageurs	Nouveau	Aucune	-	Réouverture d'une route	Pas de règles de concurrence relative à la "liberté d'accès" ; pas de société de location de matériel roulant ; les dispositifs de sécurité et le personnel font partie de NS
République tchèque	Entreprises nationales	Aucun	Marché intérieur du charbon et des déchets	Enlevé	Perte de trafic		-	

^{26.} Malmtraffik AS/Malmtraffik AB, consortium formé par 1) LKAB -- une société d'extraction de minerai de fer (51%), 2) NSB (24.5%) et 3) SJ (24.5%).

^{27.} LOVERS est un armateur relativement petit domicilié à Amsterdam (qui se spécialise dans les navires de tourisme et les bateaux-taxis). VSN (la société nationale de transport par autobus) a également exprimé son intérêt pour l'exploitation de services ferroviaires.

Tableau 6. L'incidence de droits d'accès et des obstacles (suite)

Pays	Nouveaux opérateurs	Liens avec l'opérateur national	Marchés desservis	Trafic nouveau ou enlevé à l'opérateur national	Incidences sur les opérateurs en place	Incidences des droits d'accès sur les nouveaux opérateurs	Incidences des droits d'accès sur les clients	Obstacles pour les nouveaux opérateurs éventuels
Royaume-Uni	Transporteur de marchandises pour compte propre : Direct Rail (BNFL) ; National Power (cédé depuis à EWS)	Aucun	Transport des déchets provenant des centrales nucléaires vers les sites de stockage ; transport du charbon vers les centrales de production d'électricité	Enlevé	Perte d'une partie du trafic le plus rentable. La restructuration a fait baisser les tarifs de marchandises (par exemple, EWS s'efforcera de capter la clientèle de National Power)	Davantage de contrôle sur l'exploitation	Davantage de contrôle sur l'exploitation, et tarifs plus bas	Peu d'obstacles, mais des exigences réglementaires et commerciales rigoureuses : obtention de certificats de sécurité, de personnel qualifié et de sillons ferroviaires et obtention de matériel roulant excédentaire.
Suède	MTAB ¹ BK-Tag & Sydtag ²⁸ Autres ²⁹	MTAB (qui appartient en partie à SJ) Autres	Essentiellement marchandises et services voyageurs locaux	Enlevé	Aucune incidence réelle car la valeur des flux de marchandises n'est pas importante. Il en va de même pour le transport de voyageurs	Aucune	Inconnue	La position dominante des SJ, l'exclusivité qu'ils détiennent sur le trafic voyageurs interrégional et leurs droits acquis dans le transport des marchandises. Obstacles opérationnels également.

^{28.} Il s'agit de deux très petits opérateurs de services voyageurs, qui exploitent seulement quelques trains sur deux lignes desservant les Administrateurs provinciaux de transport public de voyageurs. Leur part du marché global des services voyageurs est d'environ 0.1%.

^{29.} Plusieurs entreprises exploitent des services de rabattement. Elles représentent environ 1 à 2 % du marché (en tonnes-km nettes), qui correspond essentiellement à leurs propres lignes intégrées verticalement. Cependant, elles empruntent également les lignes de BV si elles sont en sous-traitance avec SJ. S'il ne s'agit pas là d'un autre exemple de liberté d'accès, cette situation démontre néanmoins que la possibilité existe bel et bien.

4. CONCLUSIONS

Comme cela a été décrit, les lignes de force des instruments de l'Union Européenne et de la CEMT relatives au secteur ferroviaire ont été de promouvoir l'efficacité et la compétitivité des chemins de fer par une libéralisation progressive de marchés ferroviaires ciblés. Cet objectif a été réalisé en tenant compte du souhait de certains gouvernements de conserver, le plus souvent pour des raisons stratégiques particulières, des entreprises nationales intégrées.

La Directive 91/440/CEE et le Règlement 91/1893/CEE définissent les conditions de base de la transparence des flux financiers entre les gouvernements et les entreprises ferroviaires, et au sein du secteur ferroviaire, et préconisent l'indépendance nécessaire pour accorder aux entreprises une liberté d'action suffisante dans une logique de décisions commerciales. Il s'agit d'éléments essentiels pour atteindre progressivement les objectifs de libéralisation des services ferroviaires et d'amélioration de l'efficacité du secteur.

La Directive 91/440/CEE préconise une conception plus libérale de l'accès transfrontalier aux infrastructures que les arrangements bilatéraux classiques établis entre transporteurs nationaux en remplaçant la réciprocité bilatérale par une reconnaissance de droits de transit aux regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires Communautaires et de droits d'accès aux entreprises ferroviaires en cas de transport combiné. La Résolution 93/6 de la CEMT en renforce la philosophie en recommandant que les exploitants d'infrastructures dans tous les pays de la CEMT reconnaissent des droits d'accès similaires à ceux requis par la Directive 91/440/CEE.

Plusieurs initiatives internationales sont en cours dans le champ des Directives 91/440/CEE, 91/1893/CEE, 95/18/CE et 95/19/CE, Règlement 91/1893/CEE et des Résolutions 93/6 et 95/3 afin de rendre leur application plus performante. Ces initiatives, ainsi que quelques questions clés, devraient être abordées en détail avant que des recommandations plus définitives puissent être formulées. Elles être résumées comme suit.

Les disparités actuelles en matière de redevances d'utilisation de l'infrastructure entre les pays Membres rendent nécessaire la recherche d'une plus grande convergence dans les approches utilisées pour leur fixation afin de tirer tout le parti voulu de la reconnaissance des droits d'accès. La CEMT a étudié le problème des redevances lors de sa Table Ronde 110 en Mars 1998. La Commission Européenne devra présenter un projet de Directive sur les redevances d'utilisation des infrastructures et l'attribution des sillons au cours de l'année 1998. Des bases sont ainsi disponibles pour poursuivre l'examen du sujet à l'échelon de la CEMT.

Comme partie intégrante des droits d'accès, des procédures d'appel et de règlement des différends relatifs aux redevances d'utilisation de l'infrastructure pourraient se montrer nécessaires pour les entreprises visées par les dispositions de la Directive 95/19/CE. Les gouvernements pourraient encourager les nouveaux entrants en exigeant de leurs chemins de fer nationaux qu'ils mettent rapidement et à un coût adéquat à disposition des opérateurs sollicitant des droits d'accès, l'information nécessaire, notamment sur la réglementation et sur les redevances d'accès à la voie. Il serait utile aux opérateurs susceptibles de bénéficier de droits d'accès que des mesures soient prises en

vue de faciliter l'attribution coordonnée au plan international de créneaux de capacité infrastructurelle accordant la priorité voulue au transport international de marchandises par rapport aux services de transport de voyageurs et aux services intérieurs, compte tenu des avantages économiques d'ensemble.

Les initiatives des corridors de fret "Freightways et Freeways" qui sont encouragées par l'Union Européenne constituent une étape importante dans l'établissement d'un "guichet unique" pour l'achat de services ferroviaires par les transporteurs (à la place d'une multiplicité de contrats bilatéraux) et pour promouvoir le transport de marchandises dans l'attribution de la capacité des infrastructures. L'expérience acquise sur les routes ouvertes en 1998 devrait être développée à l'échelon du champ géographique couvert par la CEMT.

La Commission Européenne devrait présenter un deuxième projet de Directive en 1998 concernant les obligations de service public et des compensations publiques destinées aux entreprises ferroviaires. La réglementation relative aux obligations de service public gagnerait, peut-être, à être revue afin de préconiser une négociation *ex ante* des contrats OSP, ainsi que l'instauration d'une concurrence par appels d'offre pour la prestation des services (le cas échéant, fondée sur le principe de la non-discrimination entre les modes) permettant d'utiliser de façon plus rationnelle qu'actuellement les deniers publics consacrés à l'accès aux services de transport. Le Règlement actuel, 91/1893/CEE, qui recommande le recours à des contrats spécifiques en compensation des OSP pourrait devoir être modifié en conséquence.

Enfin, une amélioration de la compétitivité serait également possible si les chemins de fer nationaux élaboraient des plans visant à cibler davantage leurs services sur le client. Les gouvernements devraient encourager les chemins de fer nationaux à réaliser de tels plans, si cela n'est déjà fait.

Pour résumer, malgré le fait que les différents pays de la CEMT se trouvent à des étapes différentes dans la transposition des Directives de l'Union Européenne et dans l'application des Résolutions de la CEMT, l'approche visant l'amélioration de l'efficacité des chemins de fers par ces instruments a été adoptée dans la quasi-totalité des pays Membres. L'indépendance des entreprises ferroviaires en matière de décision commerciale et en matière de transparence des financements a accompli des progrès dans presque tous les pays examinés. Des droits d'accès à l'infrastructure sont désormais établis dans la plupart des pays Membres. Les priorités immédiates pour compléter la mise en oeuvre des Directives et Résolutions existantes sont les suivantes: a) la garantie de la publication des comptes séparés adéquats pour la gestion des infrastructures et leur exploitation dans tous les pays Membres; et b) le développement des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des critères pour l'attribution des sillons qui créeraient une fondation adéquate pour l'application de la politique, surtout à l'égard de la libéralisation progressive de l'accès à l'infrastructure ferroviaire.

PROFILS NATIONAUX

ALLEMAGNE

I. Mise en oeuvre des Résolutions	
Autonomie juridique	<p>La base juridique est l'article 87e de la "Grundgesetz" (Constitution) et la Loi de 1993 sur la restructuration des chemins de fer. Les chemins de fer qui appartiennent à la République fédérale sont gérés selon les principes du droit privé (dans la loi précédente, il s'agissait d'une "autorité"). Après la fusion de la "Deutsche Bundesbahn" (DB) et de la "Deutsche Reichsbahn" (DR) en une nouvelle entité qui s'est d'abord appelée "Sondervermögen Bundeseisenbahnen" puis "Bundeseisenbahnvermögen" (BEV), le secteur commercial a été constitué en société par actions en janvier 1994 sous le nom de "Deutsche Bahn Aktiengesellschaft" (DB AG) (Chemins de fer allemands S.A.).</p> <p>L'article 87e stipule que la République fédérale reste l'actionnaire majoritaire de la société "DB Netz-AG" (la société par actions de l'infrastructure) -- devant être créée en 1999 -- qu'elle demeure responsable de la préservation et de l'aménagement de l'infrastructure de réseau (responsabilité infrastructure) et doit offrir sur ce réseau des services d'intérêt général (engagement de maintien des services). Il importe de noter que c'est l'État qui doit entretenir l'infrastructure et s'acquitter des OSP, et non pas DB AG, à laquelle on ne demande aucun engagement de service public.</p> <p>Les règlements tarifaires appliqués au transport du fret ont été sensiblement assouplis. Il n'est plus obligatoire que les tarifs soient soumis pour approbation ou que le prix des transports soit approuvé officiellement par l'autorité compétente. Par contre, les règles applicables aux conditions de transport comme le Règlement sur le trafic ferroviaire et les conditions commerciales générales, continuent d'être édictées par la République fédérale, ou du moins soumises à son approbation, sauf si l'autorité concernée y renonce.</p> <p>Pour le trafic voyageurs, il est toujours obligatoire de faire approuver les réglementations tarifaires. Les prix des billets et les conditions de transport doivent être approuvés pour les courtes distances, mais dans le cas du transport de voyageurs à grande distance, il suffit de faire approuver les conditions de transport.</p>
Séparation entre infrastructure et exploitation	<p>La base juridique est le Deutsche Bahn Gründungsgesetz (DBGrG - Loi de création des chemins de fer allemands S.A.) de 1993. La loi prévoit dans un premier temps la création de DB AG par la séparation du secteur d'activités commerciales du Bundeseisenbahnvermögen (BEV - Bien Spécial Ferroviaire Fédéral), et la séparation en unités distinctes des services du transport de voyageurs à courte distance, transport de voyageurs à longue distance, transport de fret et infrastructures, séparés aussi bien pour l'organisation que pour la comptabilité. Pas moins de 3 ans et pas plus de 5 ans après l'inscription de la DB AG au registre du commerce (le 5 janvier 1994), ces services seront transformés en au moins quatre sociétés par actions.</p>

ALLEMAGNE (suite)

	<p>En décembre 1997 le conseil d'administration de DB AG a décidé de transformer les chemins de fer en 5 sociétés:</p> <ul style="list-style-type: none"> - DB Reise und Touristik AG (transport de passagers à longue distance); - DB Regio AG (transport de passagers à court distance); - DB Cargo AG (transport de fret); - DB Netz AG (infrastructure); - DB Station and Service AG (gares voyageurs) <p>La dissolution de la "DB AG Holding" qui en résultera devra être prononcée par une loi qui sera soumise à l'approbation du Bundesrat.</p>
<p>Accès au marché pour les nouveaux exploitants</p>	<p>La base juridique est l'article 14 de la Loi générale sur les chemins de fer (AEG). Aux termes de la nouvelle réglementation, les réseaux de toutes les entreprises ferroviaires allemandes assurant des transports publics seront accessibles aux entreprises ferroviaires enregistrées en République fédérale d'Allemagne. La même réglementation s'applique aux entreprises étrangères, à condition que leurs voies soient elles aussi ouvertes aux autres exploitants (États membres de l'UE) ou qu'un accord intergouvernemental ait été conclu au sujet de leur utilisation (pays tiers). Les différends concernant l'utilisation des voies peuvent être réglés par le Bureau fédéral des chemins de fer ou les autorités antitrust le cas échéant. En plus des chemins de fer n'appartenant pas à la République fédérale, qui sont en place depuis longtemps, de nouvelles entreprises ferroviaires utilisent le réseau de la DB AG.</p>
<p>Redevances d'utilisation des infrastructures</p>	<p>Etant donné que la DB AG ne fait plus partie de l'Administration fédérale, celle-ci est désormais une entreprise de droit privé qui a tous les droits d'une telle entreprise et donc celui de fixer les redevances d'utilisation de ses voies. Le Ministère fédéral des transports n'exerce aucune influence à cet égard. Pour la mise en oeuvre du droit à l'accès non discriminatoire au réseau ferroviaire qui est inscrit dans la législation, le Ministère fédéral des transports a récemment publié un décret spécifiant la méthode à employer pour le calcul des redevances mais sans indiquer de niveau tarifaire.</p> <p>L'instauration de la concurrence pour l'attribution de la capacité d'infrastructure ferroviaire était l'un des principaux objectifs de la réforme des chemins de fer et la raison pour laquelle le gouvernement a décidé de transférer la propriété du réseau à la DB AG et de ne pas percevoir de redevances, au sens strict du terme, pour l'utilisation des voies.</p>
<p>Etablissement de regroupements internationaux</p>	<p>La base juridique est l'article 14 de la Loi générale sur les chemins de fer. Les regroupements internationaux sont considérés uniquement comme une solution de transition vers une véritable concurrence entre les exploitants. C'est pourquoi ils ne figurent pas dans la législation allemande au-delà des dispositions de la Directive 91/440/CEE. Par ailleurs, les décisions concernant la formation de tels regroupements sont du ressort des exploitants.</p> <p>La DB AG a formé de nombreuses entreprises (sous diverses formes) avec d'autres sociétés ferroviaires, par exemple pour les trains de nuit "City Nightline" DACH, ou NDX.</p>

ALLEMAGNE (suite)

Droits d'accès visant à promouvoir les transports combinés	Les dispositions de la Directive 91/440/CEE ont été transposées dans le droit interne (article de la Loi générale sur les chemins de fer). On n'a pas encore tiré parti des avantages du transport combiné pour le transport ferroviaire transfrontalier.
Amélioration de la situation financière des entreprises ferroviaires	La restructuration des chemins de fer qui appartiennent à la République fédérale a comporté une réorganisation financière complète avec assainissement du bilan, élimination des dettes de 70 milliards de DEM, reprise de la charge financière due à la médiocre productivité de la Deutsche Reichsbahn, financement d'investissements de modernisation technique et réduction des dépenses de personnel en retirant aux employés leur statut de fonctionnaires.
II. Autres mesures de restructuration	
Mises en oeuvre	<p>Modifications structurelles et privatisations : 1) Régionalisation : Depuis le 1 janvier 1996, l'exploitation et le financement des activités de transport de voyageurs à courte distance de DB AG ont été transférés aux régions (Länder) afin d'en faire des services plus rentables et mieux adaptés aux besoins des usagers. Pour compenser en partie leur participation financière, les Länder recevront des subventions annuelles prélevées sur les recettes des taxes fédérales sur les produits pétroliers. 2) Investissements relatifs aux voies : Tout investissement dans le réseau des chemins de fer détenus par la République fédérale est conforme au Plan fédéral de 1992 sur l'infrastructure du trafic. En 1993, la Loi sur le développement des chemins de fer a rendu obligatoire la présentation d'un plan d'investissement pour l'exercice triennal 1995-1997 et pour les périodes quinquennales suivantes. Le montant de l'investissement figure dans le plan de budget à moyen terme de la République fédérale et dans les affectations budgétaires annuelles : 10 milliards de DEM en 1995 et un montant annuel de 7.2 milliards de DEM par la suite. Il convient de noter que dans le Plan fédéral d'infrastructure du trafic de 1992, les investissements concernant les voies pour la période 1991 à 2012 s'élèvent à 213.6 milliards de DEM.</p> <p>Diverses mesures destinées à réduire la durée de l'attente au passage des frontières continuent d'être mises en oeuvre : au niveau bilatéral, des négociations sont en cours avec la Pologne et la République tchèque pour le trafic ferroviaire transfrontalier ; au niveau multilatéral, il faut noter les activités de suivi du projet FACILRAIL de la COTIF et l'étude des "artères prioritaires de fret" ("freeways") de l'Union européenne.</p>
III. Autres changements importants	
Evolution générale en cours	Modification de la taxation des services ferroviaires. Modifications des règlements applicables aux services ferroviaires internationaux : les Directives 95/18/CE, 95/19/CE et 96/48/CE (cette dernière concernant l'interopérabilité du système ferroviaire à grande vitesse transeuropéen) sont mises en oeuvre au niveau national.

ALLEMAGNE (suite)

<p>Relations entre l'Europe orientale et l'Europe occidentale</p>	<p>Questions spécifiques : La frontière orientale de l'Allemagne est aussi la frontière extérieure de l'Union Européenne. De ce fait, certains obstacles au transport ferroviaire qui ont été éliminés à l'intérieur de l'Union subsistent le long de cette frontière. En outre, la concurrence des transporteurs routiers est particulièrement vive. Autres obstacles : défaut d'harmonisation des systèmes de réglementation du trafic figurant dans la COTIF, le SMGS et le SMPS, incompatibilités techniques.</p> <p>Investissements : Les travaux visant à relier les réseaux ferroviaires des anciennes Deutsche Bundesbahn et Deutsche Reichsbahn se poursuivent activement et bénéficient d'une priorité élevée dans le cadre de la réalisation de l'Unité allemande pour les projets relatifs aux infrastructures de trafic. Simultanément, on s'emploie toujours davantage à développer les relations ferroviaires transfrontalières entre l'Ouest et l'Est.</p>
---	--

AUTRICHE

I. Mise en oeuvre des Résolutions	
Autonomie juridique	<p>En 1993, ÖBB a été restructuré et constitué en société par actions, et la responsabilité de toutes les fonctions de gestion de l'exploitation a été confiée à un conseil d'administration (Loi sur les chemins de fer fédéraux -- "<i>Bundesbahngesetz</i>"-- de 1992). L'État, représenté par le Ministre des Transports, agit en qualité de propriétaire.</p> <p>La loi prévoit la publication de lignes directrices pluriannuelles par les Ministres des Transports et des Finances pour les transferts budgétaires aux chemins de fer. Des contrats au titre des OSP ont été conclus dans ce cadre conformément à la Directive 1191/69/CEE and 1893/91/CEE.</p> <p>L'État ne réglemente que les tarifs pratiqués dans les contrats OSP et ceux des services régionaux de transport de voyageurs ("<i>Verkehrsverbünde</i>").</p>
Séparation entre infrastructure et exploitation	Il y a séparation comptable des activités liées à la prestation de services de transport et de celles qui concernent la gestion de l'infrastructure ferroviaire (conformément à l'article 6, paragraphe 1, de la Directive 91/440/CEE).
Accès au marché pour les nouveaux exploitants	Droits d'accès récemment réglés en conformité avec les Directives de l'UE. Des droits d'accès seront accordés également dans le cadre des corridors de fret de l'UE.
Redevances d'utilisation des infrastructures	Les redevances seront fixées par le gérant de l'infrastructure selon la Directive 95/19/EC et ses articles 7 et 8.
Etablissement de regroupements internationaux	La base juridique, conformément aux principes de l'article 10 de la Directive 91/440/CEE, sera la nouvelle Loi sur les chemins de fer.
Droits d'accès visant à promouvoir les transports combinés	Droits d'accès récemment réglés en conformité avec les Directives de l'UE. Des droits d'accès seront accordés également dans le cadre des corridors de fret de l'UE.
Amélioration de la situation financière des entreprises ferroviaires	Conformément aux principes de la Directive 91/440/CEE, l'État assume la responsabilité financière de l'infrastructure d'ÖBB. Celle-ci a également le droit, mais aussi l'obligation, de vendre ses actifs immobiliers qui n'intéressent plus la gestion de l'exploitation (voir section II plus bas).
Commentaires généraux	L'Autriche a déjà mis en application la Directive 91/440/CEE du Conseil ainsi que les Directives 95/18/CE et 95/19/CE.
II. Autres mesures de restructuration	
Mises en oeuvre	Une loi spéciale relative au financement de l'infrastructure ferroviaire (" <i>Schieneinfrastrukturfinanzierungsgesetz</i> ") a créé une nouvelle société, dotée d'un budget qui doit être distribué à toutes les entreprises ferroviaires autrichiennes pour financer leur infrastructure.

AUTRICHE (suite)

Résultats acquis et anticipés	A l'avenir, cette société de financement devraient s'autofinancer en percevant toutes les redevances d'infrastructure, en faisant appel aux marchés des capitaux et en bénéficiant de l'aide que l'Autriche reçoit de l'UE.
III. Autres changements importants	
Evolution générale en cours	Conformément au Règlement 1893/91/CEE du Conseil, relatif à l'action des États Membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable (modifiant le Règlement 1191/69/CEE), des contrats entre le Ministère des Transports et les entreprises ferroviaires ont été conclus pour assurer des services de transport ferroviaire suffisants à cet égard.
Relations entre l'Europe orientale et l'Europe occidentale	Compte tenu des mutations en cours en Europe orientale, l'Autriche tente de négocier de nouveaux accords ferroviaires transfrontaliers avec ses voisins, à savoir la Hongrie, la Slovénie, la République tchèque et la République slovaque.

BELGIQUE

I. Mise en oeuvre des Résolutions	
Autonomie juridique	<p>La loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques a permis à la SNCB d'acquérir l'autonomie et l'indépendance juridiques vis-à-vis de l'autorité gouvernementale. Cette autonomie est nuancée du fait que la même loi lui a confié certaines missions de service public, principalement : le transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire ; l'acquisition, la construction, l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire.</p> <p>Les règles et conditions selon lesquelles la SNCB exerce les missions de service public sont inscrites dans un contrat de gestion entre l'entreprise autonome et l'État.</p> <p>Le premier contrat de gestion entré en vigueur le 14 octobre 1992 expire le 31 décembre 1996. Le deuxième contrat porte sur la période du 01.01.1997 au 31.12.2001.</p> <p>La SNCB détermine librement ses tarifs et ses structures tarifaires pour les prestations de service public, elle détermine la gamme, la nature et le niveau des prix concernant le transport des voyageurs assuré par les trains du service ordinaire. Toutefois, le contrat de gestion introduit des limites d'augmentations des prix d'une année à l'autre liées à certains critères de distance et liées à l'indice des prix à la consommation.</p>
Séparation entre infrastructure et exploitation	<p>Du point de vue comptable, la SNCB est soumise à la même législation que les entreprises privées. Elle doit toutefois établir un système distinct de comptes pour les activités ayant trait à ses tâches de service public, d'une part, et pour ses autres activités, d'autre part. Il existe une séparation comptable entre les activités relatives à l'exploitation de services de transport et celles concernant la gestion de l'infrastructure. Il n'y a pas de séparation institutionnelle ; une telle séparation n'est pas envisagée.</p>
Accès au marché pour les nouveaux exploitants	<p>Les dispositions de la Directive 91/440/CEE ont été transposées en droit belge par l'arrêté royal du 5 février 1997. Aucune demande provenant d'un nouvel exploitant ne nous est encore parvenue.</p>
Redevances d'utilisation des infrastructures	<p>La procédure de mise en application des Directives 95/18/CE et 95/19/CE est en cours.</p> <p>Il est prévu que le gestionnaire de l'infrastructure, en l'occurrence la SNCB, fixe la redevance d'utilisation en tenant compte notamment des charges encourues, de la situation du marché des transports et de l'harmonisation des conditions de la concurrence entre les modes de transport.</p> <p>La redevance devra s'appliquer de manière non discriminatoire pour des services de nature équivalente.</p>
Etablissement de regroupements internationaux	<p>Basé sur les dispositions des Directives 91/440/CEE, 95/18/CE et 95/19/CE. L'arrêté royal de transposition de la Directive 91/440/CEE est entré en vigueur le 1er février 1997.</p>

BELGIQUE (suite)

Droits d'accès visant à promouvoir les transports combinés	La procédure de transposition des Directives 95/18/CE et 95/19/CE est entamée.
Amélioration de la situation financière des entreprises ferroviaires	Le Conseil des Ministres du 15 février 1996 a approuvé le plan de restructuration de la SNCB qui vise à atteindre l'équilibre financier de la société en 2005. Parallèlement, une augmentation substantielle de la subvention aux investissements ferroviaires et l'indexation de la contribution aux missions de service public contribuent à l'amélioration des finances de la SNCB. Par ailleurs, le gouvernement a créé une structure spécifique pour financer les investissements nécessaires à la réalisation du projet TGV de frontière à frontière : la Financière TGV. Cette société anonyme de droit public a été constituée le 24 avril 1997.
Commentaires généraux	Il n'est pas encore possible de mesurer l'impact et les conséquences des nouvelles dispositions européennes. En attendant, la délégation belge estime qu'il faut s'en tenir à cette phase de libéralisation et qu'il faudrait conserver la faculté de maintenir des entreprises ferroviaires intégrées, regroupant les activités relatives à l'infrastructure et à l'exploitation.
II. Autres mesures de restructuration	
Mises en oeuvre	<p>Restructuration : dans son plan "Objectif 2005", la SNCB a prévu une série de mesures en matière de réduction des coûts de production et d'augmentation de la productivité par une restructuration des services d'exécution et une politique en matière de personnel mieux ciblée.</p> <p>La SNCB a également entrepris une réforme structurelle fondamentale par la répartition des activités ferroviaires entre des centres autonomes d'activités et par la création de centres autonomes pour les fonctions de fourniture et d'appui.</p> <p>Par ailleurs, des mesures légales portant des dispositions fiscales et financières sont applicables à partir de l'exercice 1996. Ces dispositions ont pour objet de compléter les mesures internes prises par la SNCB dans le cadre de sa restructuration et de sa modernisation.</p> <p>Mesures visant à réduire l'attente aux frontières : dans le cadre de la création de <i>freightways</i>, accordant des droits d'accès à tout détenteur d'une licence pour le transport de marchandises tout sera mis en oeuvre pour accélérer le passage aux frontières, notamment en supprimant dans certains cas le contrôle à des fins douanières ou phytosanitaires. Les formalités techniques seront également accélérées.</p>

BULGARIE

I. Mise en oeuvre des Résolutions	
Autonomie juridique	<p>BDZ est juridiquement autonome. Son autonomie a été renforcée par la loi relative à BDZ de 1995.</p> <p>Les obligations de service public sont appliquées conformément aux dispositions du contrat de plan conclu entre l'État et BDZ.</p> <p>C'est le Ministre des Transports qui supervise les prix du transport ferroviaire de voyageurs (loi sur les prix) et le Directeur général de BDZ qui proclame les tarifs des services ferroviaires (loi relative à BDZ) sous l'autorité de tutelle du Ministère des Transports.</p>
Séparation entre infrastructure et exploitation	<p>La base juridique de la séparation des comptes est établie dans la loi relative à BDZ.</p> <p>La séparation des comptes a été réalisée mais pas encore celle de la gestion de l'infrastructure et de l'exploitation.</p>
Accès au marché pour les nouveaux exploitants	Il n'existe pas encore de base juridique, mais de nouveaux exploitants nationaux ont accès au marché.
Redevances d'utilisation des infrastructures	Il n'existe pas encore de base juridique, ni d'instruction ou de formule pour le calcul des redevances.
Etablissement de regroupements internationaux	Pas pour l'exploitation des services de transports ferroviaires.
Droits d'accès visant à promouvoir les transports combinés	Il n'existe pas de règles relatives à l'accès à l'infrastructure, mais il en existe pour l'utilisation des transports combinés.
Amélioration de la situation financière des entreprises ferroviaires	Il est impossible d'apurer les dettes, mais un programme de restructuration est en cours.
Commentaires généraux	Un projet de loi sur le transport ferroviaire est en cours d'élaboration.
II. Autres mesures de restructuration	
Mises en oeuvre	<p>BDZ a lancé en 1996 un projet de modernisation et de restructuration qui s'échelonne jusqu'en 1998.</p> <p>La prochaine étape est l'étude d'un projet de loi sur le transport ferroviaire.</p>
Résultats acquis et anticipés	L'objectif principal est la survie financière de BDZ.

BULGARIE (suite)

III. Autres changements importants	
Evolution générale en cours	Les prix sont augmentés chaque année. Un nouveau tarif ferroviaire est en vigueur pour les Balkans.
Relations entre l'Europe orientale et l'Europe occidentale	Le projet de modernisation et de restructuration susmentionné est financé au moyen de prêts de la Banque Européenne pour la reconstruction et le développement, de la Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement ainsi que d'organismes de crédit-export et du programme PHARE de l'Union Européenne. Le projet de loi sur le transport ferroviaire bénéficie du soutien du programme PHARE.

CROATIE

I. Mise en oeuvre des Résolutions	
Autonomie juridique	La Loi sur les chemins de fer, du 28 juin 1994, a créé une société par actions à capitaux publics -- HZ (Chemins de fer croates) -- dotée de la personnalité juridique.
Séparation entre infrastructure et exploitation	Selon la Loi sur les chemins de fer, HZ doit séparer les comptes qui concernent les activités liées à l'infrastructure ferroviaire et ceux qui concernent les activités de transport.
Accès au marché pour les nouveaux exploitants	L'article 7 de la loi précitée autorise les collectivités locales, les villes et provinces ainsi que les personnes morales ou physiques intéressées à entretenir des installations d'infrastructure ou des parties d'infrastructure. Le Conseil de HZ est en outre habilité à sous-traiter les services de transports.
Redevances d'utilisation des infrastructures	L'utilisation de l'infrastructure ferroviaire sera soumise à des redevances qui seront présentées dans la comptabilité de la société comme des recettes de la division de l'infrastructure ferroviaire.
Etablissement de regroupements internationaux	Cette possibilité n'est pas encore envisagée. Tous les exploitants étrangers éventuels sont tenus d'obtenir une autorisation préalable. Cependant, étant donné que les services nécessitent encore des subventions, la question de l'accès international est liée aux subventions. Quoi qu'il en soit, il est possible d'octroyer des concessions pour la construction, ainsi que pour la gestion d'infrastructures ferroviaires, mais la décision à ce sujet appartient au Parlement croate.
Droits d'accès visant à promouvoir les transports combinés	Aucune demande n'a encore été présentée. En principe, cela semble acceptable, mais les modalités précises devront faire l'objet d'une négociation.
Amélioration de la situation financières des entreprises ferroviaires	La mise en oeuvre de mesures à court et à long termes, proposées dans le cadre du programme de restructuration et d'assainissement de la situation financière des chemins de fer croates, améliorera la situation financière des chemins de fer croates et permettra de résoudre les problèmes au cours de la période 1997-2000.
Commentaires généraux	Le réseau ferroviaire croate, qui a été dévasté par la guerre, nécessite une période de consolidation et d'accroissement de la productivité, et exige la privatisation de certaines filiales.
II. Autres mesures de restructuration	
Mises en oeuvre	Le gouvernement a approuvé le programme de restructuration et de rétablissement de la situation financière des chemins de fer croates à sa session du 13 janvier 1994. La restructuration s'opère en trois étapes, qui sont en cours : <ol style="list-style-type: none"> 1. Adoption de la loi sur les chemins de fer croates et reconstruction de l'infrastructure ferroviaire endommagée par la guerre. 2. Réduction de l'effectif. 3. Amélioration de la productivité.

CROATIE (suite)

Résultats acquis et anticipés	Il est encore trop tôt pour les évaluer. Résultats anticipés: Instauration d'une économie de marché; réalisation partielle de la deuxième étape du processus de restructuration et réalisation intégrale de la troisième, Privatisation de la société.
III. Autres changements importants	
Evolution générale en cours	Accès au marché : le développement économique de la Croatie, sa capacité manufacturière et son personnel qualifié favorisent l'ouverture de son marché aux investissements internationaux, à la restructuration du régime de propriété ainsi qu'à d'autres changements, qui auront tous une incidence sur le développement et les activités des chemins de fer croates.

DANEMARK

I. Mise en oeuvre des Résolutions	
Autonomie juridique	<p>Le 1er janvier 1994, les chemins de fer nationaux, la “Danish State Railways” (DSB), se sont séparés du Ministère des transports, et se sont transformés en agence.</p> <p>Un projet de loi, changeant DSB en une Société indépendante par actions, devrait être soumis au Parlement le 11 mars 1998.</p>
Séparation entre infrastructure et exploitation	<p>Depuis le 1er janvier 1997, la gestion de l’infrastructure a été confiée à “Banestyrelsen” (l’Agence danoise du chemin de fer national). Cette agence est structurellement séparée du Ministère et de la DSB.</p>
Accès au marché pour les nouveaux exploitants	<p>Les lois et réglementations ont été adoptées afin de transposer la Directive 91/440/CEE à la loi danoise. La Directive 95/18/CE a été mise en application le 27 juin 1997. Jusqu’à présent, seule une compagnie privée a pu recevoir une autorisation à circuler.</p>
Redevances d’utilisation des infrastructures	<p>Un système de redevances à l’utilisation de l’infrastructure est graduellement introduite, mettant en application la Directive 95/19/CE. Le premier pas a été l’introduction de redevances à la date du 27 juin 1997 au passage du “Great Belt Tunnel”. Au début de 1999 les redevances auront été introduites dans toute l’infrastructure du réseau ferroviaire.</p> <p>Le système de redevance comprend plusieurs éléments :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) <u>Redevance d’admission</u>. Proportionnelle à la distance au-dessus de laquelle l’opérateur cherche l’accès, Redevance 3 000 Dkr/km pour les lignes principales et 1 500 Dkr pour les autres lignes. Paiement annuel. 2) Une redevance <u>kilométrique</u>. La redevance est due pour chaque train par kilomètre parcouru. La redevance est de 20 Dkr/km pour les lignes principales et 3 Dkr /km pour les autres lignes. 3) Une redevance <u>de capacité</u> pour l’utilisation de la ligne principale entre Oresound (Copenhague) et Snoghoj (Fredericia) entre 6h00 et 19h00. Un <u>facteur de redevance</u> est déterminé suivant le degré de déviation d’un train simple par rapport à une vitesse moyenne de 100 km/h. Les trains plus rapides ou plus lents paient plus. Le facteur est appliqué à la redevance kilométrique pour les lignes principales. 4) Les <u>redevances spéciales de passage de pont</u> sont payées lors de l’utilisation du tunnel/pont qui traverse la “Great Belt” et à partir de l’an 2000, une redevance sera introduite lors de l’utilisation du pont traversant Oresund de/vers la Suède. 5) La consommation des <u>ressources en matériel</u> et <u>services spéciaux</u>, par exemple électricité etc. doivent être payées par rapport à la consommation réelle.
Etablissement de regroupements internationaux	<p>Pas encore.</p>

DANEMARK (suite)

Droits d'accès visant à promouvoir les transports combinés	Seront accordés à partir du 1er janvier 1999.
Amélioration de la situation financière des entreprises ferroviaires	La précédente restructuration des fonds publics de la DSB (prenant en compte également l'infrastructure de Barestyrelsen) a eu le résultat suivant : aucune dette pour le système de chemin de fer danois.
II. Autres mesures de restructuration	
Mises en oeuvre	<p>Deux projets de loi devraient être adoptés par le "Folketinget" (Le Parlement danois) au printemps 1998:</p> <p><u>Projet de loi concernant les opérations ferroviaires</u> : Le Gouvernement danois a proposé un projet de loi à Noël. Le projet de loi est rédigé comme une loi d'intérêt général sur les opérations ferroviaires au Danemark. Voici quelques éléments significatifs :</p> <ul style="list-style-type: none">- le transport de fret par voie ferrée sera libéralisé à partir du 1er janvier 1999 ;- le trafic passager par voie ferrée (Sujet des OSP) sera géré en fonction de contrats spécifiques à partir du 1er janvier 1999 ;- jusqu'à 15 % du trafic passager fera l'objet de contrats par appels d'offre avant la fin de 2003 ;- les nouveaux opérateurs ayant obtenu des autorisations peuvent commencer de fournir de nouveaux services aux passagers à partir du 1er janvier 2000 en fonction de créneaux horaires possibles. <p><u>Projet de loi concernant la Société Indépendante par actions DSB</u>: Un projet de loi qui va diviser DSB, pour une part en une Société Indépendante par actions (une catégorie spéciale de SARL) et pour une autre part en une SARL (le système de chemin de fer intra-muros de Copenhague) sera soumis au Parlement le 11 mars 1998. Le projet de loi devrait entrer en application le 1er janvier 1999.</p>

ESPAGNE

I. Mise en oeuvre des résolutions	
Autonomie juridique et séparation entre infrastructure et exploitation	La Directive 91/440/EEC a été transposée à la législation espagnole. La société de chemins de fer RENFE a établi des unités commerciales distinctes au sein de cette même société pour gérer d'une part l'infrastructure et d'autre part l'exploitation des ressources ferroviaires.
Accès au marché pour les nouveaux exploitants	L'accès est autorisé conformément à la Directive 91/440/EEC mais à ce jour aucune entreprise, à part RENFE, n'exploite de réseau.
Redevances d'utilisation des infrastructures	Pendant la première moitié de l'année 1998 le processus de transposition de la Directive 95/19/EC au droit espagnol était en cours. Aucune redevance spécifique n'a encore été décidée.
Etablissement de regroupements internationaux	L'établissement de regroupements internationaux est autorisé selon les dispositions de la Directive 91/440/EEC. RENFE et SNCF (France) coopèrent sur certains trajets.
Droits d'accès visant à promouvoir les transports combinés	Les droits d'accès sont garantis selon les dispositions de la Directive 91/440/EEC, mais RENFE est un des partenaire dans tout regroupement.
Amélioration de la situation financière des entreprises ferroviaires	Un contrat entre RENFE et l'État portant sur plusieurs années détermine le budget annuel. Le contrat 1994-1998 a été très bénéfique aux finances de RENFE.
II. Autres mesures de restructuration	
Mises en oeuvre	En 1997, l'État a créé une entreprise publique pour la conception, la construction et la gestion d'un couloir à grande vitesse entre Barcelone et Madrid.

ESTONIE

I. Mise en oeuvre des résolutions	
Autonomie juridique	Les chemins de fer estoniens sont détenus par deux sociétés par actions juridiquement autonomes à capitaux publics: Edelaraudtee Ltd. est responsable des services de transport nationaux de voyageurs alors que Estonian Railway Ltd. est responsable des services de transport de marchandises et de voyageurs internationaux.
Séparation entre infrastructure et exploitation	La séparation est en cours. A l'avenir, les subventions pour les infrastructures seront financées par des taxes réservées à cet effet. Actuellement, Edelaraudtee Ltd. possède deux sections des voies: Tallin-Lelle-Parnu-Moisakula; et Tallin-Lelle-Turi-Viljandi. Le reste du réseau est détenu par Estonian Railway Ltd.
Accès au marché pour les nouveaux exploitants	L'accès au marché est libre pour tout nouveaux exploitants. Une licence d'exploitation est exigée.
Redevances d'utilisation des infrastructures	Tout exploitant paye au propriétaire l'utilisation des infrastructures.
Etablissement de regroupements internationaux	La politique des transports est en cours de mise en conformité avec les dispositions de la Directive 91/440/CEE en ce qui concerne l'accès aux infrastructures.
Droits d'accès visant à promouvoir les transports combinés	La politique des transports est en cours de mise en conformité avec les dispositions de 91/440/CEE en ce qui concerne l'accès aux infrastructures.
Amélioration de la situation financière des entreprises ferroviaires	En raison de la progression globale du transport de fret au cours du premier trimestre de 1998, le profit des chemins de fer estoniens a augmenté par rapport à la même période en 1997.
Commentaires généraux	Une nouvelle loi sur les chemins de fer, conforme aux dispositions des Directives 91/440/CEE, 95/18/CE and 95/19/CE, est en cours d'élaboration. Une loi sur les transports en commun couvrant les obligations de service public dans les transports ferroviaires, routiers et fluviaux est en cours d'élaboration. Une réglementation est également en préparation au Ministère des Finances. Cette réglementation introduira une comptabilité pour la dépense en infrastructures ferroviaires, routières et fluviales, en application des dispositions de la Réglementation 70/1108/CEE.
II. Autres mesures de restructuration	
Mises en oeuvre	La Réglementation No 240-k du 8 mars 1996 a créé Edelaraudtee Ltd. (transport national des voyageurs) et a réorganisé l'ex-entreprise d'état, Estonian Railway, en société par actions à capitaux publics.

ESTONIE (suite)

	<p>EVR Koehne Ltd. a été créée par décision du Gouvernement en septembre 1996 pour la maintenance et la construction des infrastructures.</p> <p>La Réglementation No 442-k du 11 juin 1997 établit des dispositions pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la création d'une société par actions pour le transport urbain ferroviaire de Tallin en le séparant de l'Estonian Railway Ltd. (en cours); - la création d'une société par actions pour les rames et leur gestion par l'Estonian Railway Ltd. (en cours); <p>la création d'une société par actions pour le transport international des voyageurs par l'Estonian Railway Ltd. (en cours).</p>
Résultats acquis et anticipés	<p>Edelaraudtee Ltd., Estonian Railway Ltd. et EVR Koehne Ltd. ont été créées. Avec l'accroissement du transport de transit, l'Estonian Railway Ltd. a réalisé de bons résultats. Le développement d'EVR Keohne Ltd. a été rapide.</p>
III. Autres changements importants	
Evolution générale en cours	<p>Reconstruction complète du couloir international de transit Tallin- Narva au niveau occidental.</p> <p>La privatisation des chemins de fer, y compris la vente des actions détenues par l'état.</p>
Relations entre l'Europe orientale et l'Europe occidentale	<p>Candidat à l'adhésion à l'Union Européenne, toute législation estonienne sera mise en accord avec ceux de l'Union.</p> <p>Les chemins de fer estoniens participent aux activités des chemins de fer de l'Europe de l'ouest (avec l'UIC) et de l'Europe de l'Est (avec l'OSShD). Les chemins de fer estoniens, avec ceux des états Baltes et de la CEI, exploitent un parc commun de wagons de marchandises.</p> <p>Pays de transit, l'Estonie accorde une attention accrue au développement du transit est-ouest. La coopération à l'égard du transit est-ouest de marchandises est développée et l'infrastructure des corridors existants est en cours de modernisation.</p>

FINLANDE

I. Mise en oeuvre des Résolutions	
Autonomie juridique et séparation entre infrastructure et exploitation	<p>La Directive 91/440/CEE a été entièrement transposée dans le droit interne. L'autonomie juridique des chemins de fer finlandais (VR) a été établie par séparation des activités d'exploitation en un groupe de sociétés par actions régies par le droit des sociétés finnois. La société mère "VR-Group Ltd" (chemins de fer finlandais) est détenue à 100 pour cent par l'État. Son statut d'entreprise la met sur un pied d'égalité commerciale avec les autres modes de transport. L'État exerce son contrôle en qualité d'actionnaire et de membre du Conseil d'administration.</p> <p>Les sociétés de VR-Group sont en activité depuis le 1er juillet 1995.</p> <p>L'Administration finlandaise des chemins de fer est un organisme indépendant institué en application de la loi 21/1995, qui relève du ministère des Transports et des Communications. Elle est responsable de l'entretien et de l'expansion du réseau appartenant à l'État et de la sécurité ferroviaire.</p> <p>VR fixe les tarifs indépendamment de tout contrôle gouvernemental.</p> <p>VR n'assume pas de responsabilités au titre des OSP. C'est à l'Administration centrale et aux communes qu'il incombe de veiller à ce que soient assurés les services publics nécessaires et de conclure des contrats avec les entreprises de transport sur la base d'appels d'offres.</p>
Accès au marché pour les nouveaux exploitants	Les nouveaux entrants sont autorisés à utiliser le réseau conformément aux règles de la Directive 91/440/CEE.
Redevances d'utilisation des infrastructures	La redevance comprend deux parties : 1) un élément variable fondé sur les coûts marginaux sociaux de la circulation ferroviaire et routière ; nombre de tonnes brutes-km ferroviaires ; rapport voyageurs/fret. 2) un élément fixe pour le trafic marchandises (0.75 mark finlandais/tonne transportée) (0.13 ECU/tonne). Cette redevance entrera en vigueur au début de 1997 et les recettes totales pour 1997 devraient avoisiner 300 millions de marks finlandais, soit 15 pour cent environ du coût total du réseau.
Etablissement de regroupements internationaux	Les regroupements ferroviaires internationaux sont autorisés conformément à la Directive 91/440/CEE.
Droits d'accès visant à promouvoir les transports combinés	L'utilisation des infrastructures pour l'exploitation de transports internationaux combinés est autorisée conformément à la Directive 91/440/CEE.
Amélioration de la situation financière des entreprises ferroviaires	VR-Group Ltd est une entreprise à but lucratif qui verse des dividendes à son actionnaire (l'État).

FINLANDE (suite)

Commentaires généraux	La Finlande n'a pas éprouvé de difficultés à mettre en oeuvre les résolutions CEMT et les Directives UE.
II. Autres mesures de restructuration	
Mises en oeuvre	<p>VR Group Ltd a deux filiales principales : VR Ltd chargé des services de transport de marchandises et de voyageurs ; VR Track Ltd chargé de l'entretien du réseau et des services des bâtiments.</p> <p>Réseau ferroviaire transféré à l'Administration finnoise des chemins de fer qui est responsable de son entretien et de son expansion ainsi que de la sécurité des transports.</p> <p>VR Track Ltd et l'Administration finnoise des chemins de fer ont conclu un accord-cadre portant sur les services de construction et d'entretien des voies pour la période 1996-1997.</p> <p>VR-Data, la branche commerciale des services informatiques de VR Group, a été transformée en une société par actions le 1er avril 1996.</p> <p>Réduction des effectifs qui sont passés de 29 000 dans les années 80 à 14 800 aujourd'hui.</p>
Résultats acquis et anticipés	En partie grâce à cette réorganisation, VR Group est devenue l'une des entreprises ferroviaires les plus rentables d'Europe.
III. Autres changements importants	
Evolution générale en cours	<p>Les Directives 95/18/CE concernant les licences des entreprises ferroviaires et 95/19/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure, sont en cours de transposition dans le droit interne.</p> <p>La Finlande participe à l'application du Livre Blanc sur la revitalisation des chemins de fer communautaires.</p>
Relations entre l'Europe orientale et l'Europe occidentale	<p>La Finlande participe activement à la mise en place des corridors paneuropéens, en particulier les corridors 1, 9 et 10 et le Région des Transports Barents-Euro-Arctic.</p> <p>Elle a passé un accord de trafic ferroviaire avec la Russie.</p>

FRANCE

I. Mise en oeuvre des Résolutions	
Autonomie juridique	<p>Une réforme du transport ferroviaire a été engagée en France avec notamment la création par une loi du 13.02.1997 de “Réseau Ferré de France (RFF)”, qui est le nouveau propriétaire de l’infrastructure ferroviaire nationale et responsable de l’aménagement, du développement et de la mise en valeur du réseau. La SNCF, créée par la Loi du 30.12.1982 assurera, pour le compte de RFF, la gestion du trafic et des circulations sur le réseau, ainsi que l’entretien des installations techniques. RFF et la SNCF sont tous deux des Etablissements Publics Industriels et Commerciaux (EPIC) et peuvent être considérés comme des “sociétés publiques indépendantes à vocation commerciale”. Elles ont la personnalité juridique et l’autonomie financière. Elles sont soumises au contrôle de tutelle de l’état.</p> <p>Les obligations de service public sont prévues dans un cahier des charges établi en 1983 et actuellement en cours de modification pour prendre en compte la création de RFF.</p> <p>Les tarifs sont fixés par la SNCF. Pour le trafic voyageurs, ils font l’objet d’une approbation ministérielle. Pour le trafic marchandises, le cahier des charges prévoit une seule communication de ces tarifs au Ministre chargé des transports.</p>
Séparation entre infrastructure et exploitation	La séparation des comptes existe depuis la création de la SNCF. La séparation est devenue institutionnelle avec la création de RFF.
Accès au marché pour les nouveaux exploitants	La base juridique pour cet accès est constituée par les décrets de transposition des Directives 91/440/CEE, 95/18/CE et 95/19/CE. La Directive 91/440/CEE a été transposée en droit français par un décret du 9.05.1995, en cours de modification pour tenir compte de la création de RFF. Le décret de transposition des deux Directives 95/18/CE et 95/19/CE est en préparation. Il n’y a pas de nouveaux exploitants.
Redevances d’utilisation des infrastructures	<p>La loi créant RFF prévoit que les règles de détermination des redevances sont fixées par décret. Ce décret a été signé le 5.05.1997. Il prévoit que pour le calcul des redevances le réseau ferré sera découpé en catégorie de lignes correspondant à des caractéristiques de trafic (lignes périurbaines, interurbaines à grande vitesse, etc.). Pour chaque catégorie, la redevance sera composée d’un terme forfaitaire correspondant à un droit d’accès au réseau, pour une période donnée, d’un terme correspondant à la réservation d’une capacité d’infrastructure et d’un terme correspondant à la circulation effective. Les deux derniers termes pourront faire l’objet de modulation selon différents critères. Deux arrêtés sont en cours de signature pour fixer les possibilités de modulation des tarifs et pour définir les différentes sections du réseau ferré national.</p> <p>Il n’existe pas pour l’instant de concurrence pour l’allocation des sillons.</p>
Etablissement de regroupements internationaux	Dans la réglementation française, il existe les GEIE (Groupements Européens d’Intérêts Economiques - EUROSTAR-THALYS-TALGO) qui préfigurent les Etablissements de regroupements internationaux au sens de la Directive 91/440/CEE.

FRANCE (suite)

Droits d'accès visant à promouvoir les transports combinés	Les dispositions de la Directive 91/440/CEE concernant ce droit d'accès ont été transposés par un décret du 9.05.1995, lequel doit cependant être modifié pour tenir compte de la création de RFF.
Amélioration de la situation financière des entreprises ferroviaires	La réforme du transport ferroviaire en France a eu notamment pour but d'alléger la SNCF d'une part importante de sa dette. A sa création, RFF s'est vu transférer 135 milliards de francs de la dette de la SNCF, correspondant aux emprunts liés à l'infrastructure. La SNCF s'est engagée à stabiliser son endettement dans le cadre d'un projet industriel visant à reconquérir sa clientèle. Les ressources de RFF sont constituées par la redevance d'utilisation de l'infrastructure et une contribution de l'État aux charges de l'infrastructure.
II. Autres mesures de restructuration	
Mises en oeuvre	<p>Le deuxième aspect de la réforme ferroviaire porte sur une expérimentation de la décentralisation des services régionaux de voyageurs engagée le 1er janvier 1997. Cette décentralisation vise à confier à six régions la pleine responsabilité de l'organisation des services ferroviaires de voyageurs exploités par la SNCF. En contrepartie, l'État leur a attribué les crédits qui étaient précédemment versés à la SNCF. Cette expérimentation durera 3 ans. A son terme, elle fera l'objet d'un rapport devant le Parlement en vue d'un transfert définitif de compétences aux régions.</p> <p>Le troisième pilier de la réforme ferroviaire comporte une série d'actions concrètes visant à améliorer la performance commerciale et financière de la SNCF.</p> <p>En ce qui concerne les mesures visant l'attente aux frontières, une grande partie des liaisons voyageurs entre la France et les pays voisins sont assurées par voies d'accords qui contribuent à réduire l'attente aux frontières (EUROSTAR, TALGO et THALYS) par le principe du contrôle embarqué (passeports et douanes).</p> <p>Pour le transport de marchandises, l'accord de la SNCF sur la création d'un corridor de fret Nord-Sud avec les réseaux belge et luxembourgeois et sans doute l'Italie améliorera l'attente aux frontières.</p>

GRÈCE

I. Mise en oeuvre des résolutions	
Autonomie juridique et séparation entre infrastructure et exploitation	CH est une société publique bénéficiant d'une autonomie de gestion, d'administration et de contrôle sur ses finances internes et sa comptabilité. Le budget et les comptes sont indépendants de l'État. Les comptes des infrastructures et ceux de l'exploitation sont séparés. Il n'existe cependant pas de séparation au niveau institutionnel.
Accès au marché pour les nouveaux exploitants	La Directive 91/440/EEC est appliquée.
Redevances d'utilisation des infrastructures	A l'étude.
Etablissement de regroupements internationaux	Des regroupements internationaux peuvent s'établir en Grèce conformément à la Directive 91/440/EEC.
Droits d'accès visant à promouvoir les transports combinés	Des droits d'accès sont accordés afin de promouvoir le transport combiné, selon les dispositions de la Directive 91/440/EEC.
Amélioration de la situation financière des entreprises ferroviaires	L'État prend en charge toutes dettes accumulées jusqu'au 31 décembre 1997.

HONGRIE

I. Mise en oeuvre des résolutions	
Autonomie juridique	Les chemins de fer d'État hongrois sont une société par actions (MAV Rt.) détenue à 100 pour cent par l'État. Le Ministre des transports exerce les droits de l'État actionnaire. L'exploitation a pour cadre juridique la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur les concessions et un contrat État-MAV Rt. signé le 1er février 1995.
Séparation entre infrastructure et exploitation	La base juridique est le décret conjoint des Ministres des Transports et des Finances sur la séparation de l'infrastructure et de l'exploitation, qui définit les critères régissant la séparation des actifs, des recettes, des coûts et des dépenses, et établit les règles comptables. Les deux fonctions sont actuellement assumées par la même entreprise. MAV Rt. comprend une division infrastructure et une division exploitation dont les comptes sont distincts.
Accès au marché pour les nouveaux exploitants	La loi d'habilitation est la Loi sur les chemins de fer (l'accès se fera sur une base de réciprocité, contre versement d'une redevance "appropriée" et non-discriminatoire d'utilisation des infrastructures). Les modalités pratiques de mise en oeuvre n'ont pas encore été arrêtées.
Redevances d'utilisation des infrastructures	Le Contrat État-MAV régleme le montant de la redevance d'utilisation que doit verser la division commerciale à la division infrastructure de MAV. Selon les principes en vigueur, ce montant doit couvrir les dépenses afférentes à l'exploitation, à la maintenance et à la modernisation des infrastructures. En principe il est proportionnel à l'utilisation.
Etablissement de regroupements internationaux	Aucun pour l'instant.
Droits d'accès visant à promouvoir les transports combinés	Il a été mis fin à l'ancienne situation de monopole et l'accès est désormais libre pour les transports combinés. Tous les exploitants sont autorisés à organiser un convoi à des conditions tarifaires préférentielles.
Amélioration de la situation financière des entreprises ferroviaires	En deux étapes successives, 1994 et 1995, le gouvernement a libéré MAV Rt. de ses dettes d'exploitation à court terme pour les exercices précédents et des sommes dues au fonds de sécurité sociale. En principe, le système prévu dans le Contrat État-MAV en ce qui concerne les obligations de service public exclut la nécessité pour la société de trouver des ressources à court terme pour s'acquitter de ces obligations, à condition toutefois que le coût des services ferroviaires ait été déterminé correctement.
II. Autres mesures de restructuration	
Mises en oeuvre	Attribution de certaines activités annexes (réparation des véhicules, construction, etc.) à des entreprises indépendantes ; privatisation de certaines sociétés appartenant à MAV Rt. ; mise en place de centres de profit régionaux indépendants du réseau principal sur les lignes à faible trafic ; installation de bureaux régionaux pour commercialiser le trafic voyageurs et le fret ; suppression des fonctions de gestion des directions régionales ; introduction d'un système de gestion en deux temps pour la division infrastructure de MAV ;

HONGRIE (suite)

	réductions de personnel ; accord de 3 ans avec les syndicats sur la base du Contrat signé pour 3 ans entre l'État et MAV.
Résultats acquis et anticipés	Prolongation du Contrat État-MAV pendant une période de 5 ans ; élaboration d'un plan d'entreprise de 5 ans et d'un programme d'expansion et de remise en état.
III. Autres changements importants	
Evolution générale en cours	Attribution d'autres activités annexes -- comme les TI ou la R-D -- à des entreprises indépendantes ; préparation de la gestion en deux temps pour la division commerciale de MAV; des directions régionales seront chargées ultérieurement de diverses fonctions.
Relations entre l'Europe orientale et l'Europe occidentale	Projets d'investissement : reconstruction de la ligne Budapest-Hegyeshalom (Vienne) permettant une vitesse maximale de 160 km/h, et installation du système ETCS pour le passage de la frontière à grande vitesse (projet de référence européen); création d'une nouvelle liaison Hongrie-Slovénie ; électrification de nouvelles relations internationales (Hongrie-Croatie et Hongrie-République slovaque); modernisation des grandes lignes internationales de manière à supprimer les limitations de vitesse.

IRLANDE

I. Mise en oeuvre des résolutions	
Autonomie juridique	L'autonomie juridique de Irish Rail, qui est l'exploitant des services ferroviaires en Irlande, a précédé la Directive 91/440/EEC. Irish Rail est une filiale de Coras Iompair Eireann (CIE) qui est entreprise d'État régie par le <i>Transport Act</i> de 1950. Irish Rail est régie par les dispositions du <i>Transport (Re-Organisation of CIE) Act</i> de 1986.
Séparation entre infrastructure et exploitation	En application de la Directive 91/440/EEC, des comptes séparés pour l'exploitation des services et la gestion des infrastructures ont été établis par Irish Rail.
Accès au marché pour les nouveaux exploitants	La Directive 91/440/EEC a été appliquée à la loi irlandaise par le biais de la Réglementation No 204 de 1996. La législation accorde aux exploitants qualifiés un droit d'accès au réseau ferroviaire irlandais pour des services internationaux et des opérations internationales de transport combiné. La transposition en droit irlandais de la Directive 95/18/EC relative à la délivrance de licences aux entreprises ferroviaires ainsi que de la Directive 95/19/EC relative à la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure est en cours.
Etablissement de regroupements internationaux	Irish Rail et Northern Ireland Rail exploitent conjointement le réseau ferroviaire entre les deux juridictions d'Irlande sur la ligne Dublin-Belfast. Une amélioration importante des services ferroviaires sur cette ligne a été achevée en 1997.
Droits d'accès visant à promouvoir les transports combinés	Les droits d'accès accordés par la Directive 91/440/EEC ont été appliqués par la Réglementation No 204 de 1996.
Amélioration de la situation financière des entreprises ferroviaires	On n'attend pas de changement dans la situation de non-rentabilité des transports ferroviaires irlandais, bien que la situation financière de Irish Rail se soit améliorée en 1997.
Commentaires généraux	Il est probable que l'impact des Directives 91/440/EEC, 95/18/EC et 95/19/EC ne soient que très limité. Ceci est dû à la situation géographique de l'Irlande, son isolement par rapport au réseau ferroviaire européen, la différence dans l'écartement de ses voies et le fait de la non-rentabilité des transports ferroviaires irlandais.
III. Autres changements importants	
	Irish Rail a entrepris un programme d'investissement qui concerne le remplacement intensif du matériel roulant ainsi que la rénovation des voies et des infrastructures. Il est prévu que l'actuel subvention payée par le Ministère des finances soit remplacée par différents contrats de service de transports publics passés avec Irish Rail. Entre autres, les contrats devront établir de manière spécifique la quantité et la qualité des services fournis, ainsi que la compensation de l'État.

ITALIE

1. Mise en oeuvre des Résolutions	
Autonomie juridique	<p>L'indépendance et l'autonomie de gestion de FS Spa, société par actions à capital public, sont établies par l'acte de Concession et les Statuts, qui sont les actes constitutifs de la société. A la suite d'un processus commencé avec la transformation de l'entreprise de l'État en Organisme public économique (1985), l'autonomie et l'indépendance de gestion ont été renforcées avec la création de la société par action à capital public (1992). Même si l'État (Ministère du Trésor) détient 100 pour cent des actions et désigne les membres du Conseil d'Administration, l'indépendance et l'autonomie de gestion sont des principes mis en évidence dans les actes constitutifs de la Société.</p> <p>Les activités de FS Spa sont guidées, en général, par un plan d'entreprise et un contrat de plan. Les prestations d'intérêt public sont fournies sur la base d'un contrat de service public avec l'État. La loi financière 1997 prévoit le passage aux Régions des compétences en matière de transport local, constitué principalement de services voyageurs. Des contrats de service dans chaque région seront donc stipulés.</p> <p>L'entreprise a une autonomie tarifaire (art. 13 de l'acte de concession) mais ces tarifs sont cependant soumis à l'approbation du Ministre des Transports qui, pour des raisons d'intérêt public, peut imposer, après rémunération, des prestations à des prix fixées par l'État.</p>
Séparation entre infrastructure et exploitation	<p>Une séparation comptable et structurelle existe entre l'infrastructure (ASA Rete) et les services de transport. A présent, une séparation institutionnelle n'existe pas, cependant cette séparation est prévue par une délibération du Comité Interministériel pour la Programmation Economique (CIPE).</p>
Accès au marché pour les nouveaux exploitants	<p>Jusqu'à présent, le transport ferroviaire est réalisé en régime de monopole, réglé par l'acte de concession. On attend la transposition formelle dans le règlement italien des Directives 95/18/CE et 95/19/CE, selon lesquelles les organismes prévus pour la concession des licences et des certificats de sécurité seront constitués. Une proposition de Décret, approuvée par le Ministre des Transports, indique les principes fondamentaux transitoires pour l'accès sur le réseau FS aux entreprises étrangères de transport, suivant l'article 10 de la Directive 91/440/CEE.</p> <p>Il n'y a pas d'exploitants nouveaux pour l'instant. Toutefois, outre FS Spa qui exploite sur concession le réseau national des transports de voyageurs et marchandises, des entreprises ferroviaires régionales existent dont le service est également réglé par un acte de concession. Ces sociétés vont être gérées par FS Spa et ensuite, transférées aux régions compétentes suivant le Projet de loi "Mesures de rationalisation de la finance publique".</p>

ITALIE (suite)

<p>Redevances d'utilisation des infrastructures</p>	<p>Des études techniques existent sur l'application des redevances, basées sur des principes indiqués par les Directives 91/440/CEE et 95/19/CE. Ces études prévoient des tarifs par ligne et typologie de trafic. Des dispositions ministérielles manquent pour leur application. La structure des coûts actuelle est constituée essentiellement des coûts fixes. Les redevances prévoient la couverture du différentiel entre le coût réel supporté et la contribution de l'État pour l'infrastructure.</p> <p>Pour l'instant, il n'y a pas de concurrence pour l'allocation des sillons jusqu'à ce que les Directives 95/18/CE et 95/19/CE soient appliquées. Par ailleurs, à l'intérieur de FS Spa un processus est en train de se réaliser visant l'introduction progressive de la concurrence entre les secteurs de voyageurs et marchandises.</p>
<p>Etablissement de regroupements internationaux</p>	<p>Pour l'instant, FS Spa n'a établi aucun accord international suivant les principes de la Directive 91/440/CE. Cependant, deux GEIE distincts ont été créés pour le développement de trafics de qualité de nuit et de jour entre l'Italie et la France.</p> <p>En 1993, la société Cisalpino a été créée avec les chemins de fer suisses SBB et BLS pour la gestion du trafic de jour de qualité entre Milan et la Suisse. Cette société étant établie en territoire suisse ne constitue pas, selon la Directive 91/440/CEE, une véritable entreprise internationale mais peut en représenter une anticipation. Elle réalise des services ferroviaires sur la base d'une sub-concession de l'article 5 de l'acte de Concession du Ministère des Transports aux FS. Toujours dans le secteur voyageurs, des accords commerciaux ont été souscrits entre FS et OBB pour le trafic de nuit via Tarvisio, ainsi qu'un accord avec le GEIE SNCF-RENFE pour la relation Milan-Barcelone-Paris (train Salvador Dali).</p> <p>Concernant le transport des marchandises, des sociétés de transport ont été constituées avec les chemins de fer suédois (SJ) pour le trafic avec la Suisse (société SVE RAIL ITALIA), avec les chemins de fer polonais pour le transport avec la Pologne et les pays de l'Est (société POLRAIL), ainsi qu'avec les chemins de fer hongrois pour le transport avec la Hongrie et les pays de l'Europe orientale (société EASTRAIL).</p>
<p>Droits d'accès visant à promouvoir les transports combinés</p>	<p>Le manque d'application jusqu'à présent, de la Directive 95/19/CE ne permet pas l'introduction de dispositions visant la promotion du transport combiné à travers des droits d'accès. A ce sujet, des initiatives des chemins de fer faisant partie de la CCFE existent, toutefois il ne s'agit que d'initiatives à l'État de projet. A plus long terme, après que des décisions claires, univoques et cohérentes aient été prises, le transport combiné sur certains axes de trafic pourrait être promu. Il pourrait même s'agir de <i>Freeways</i> permettant d'appliquer au transport combiné un accès facilité, d'un point de vue organisationnel et/ou économique.</p>

ITALIE (suite)

Amélioration de la situation financière des entreprises ferroviaires	Suite à l'application de la Directive 91/440/CEE, un fonds spécifique a été créé pour le service de la dette. Sur ce fonds sont transférés tous les emprunts souscrits par la FS Spa pour financer les investissements, entraînant des capitaux et des intérêts à la charge de l'État pour la période précédant la transformation en Spa. La loi n° 662 du 23 décembre 1996, (Loi financière 1997) prévoit que : "Les prêts et emprunts de FS Spa, existant à la date de transformation en société par actions, ainsi que ceux déjà contractés ou à contracter, même après la date en vigueur de cette loi, sont estimés dettes de l'État".
II. Autres mesures de restructuration	
Mises en oeuvre	<p>Outre la délibération du CIPE sur la séparation institutionnelle entre l'infrastructure et les services de transport, une autre délibération du même organisme existe, qui engage la FS Spa à la présentation d'un plan de privatisation. Il faut rappeler le projet de transférer aux Régions les responsabilités qui sont liées aux services de transport local. Globalement, toutes ces actions indiquent qu'à moyen terme, la réorganisation s'orientera vers une réduction de la présence directe de l'État dans le transport ferroviaire : l'infrastructure demeurera dans le secteur public, les services de transport local seront gérés à une échelle régionale (pas forcément publique), les services de transport de marchandises et de voyageurs à longue distance seront privatisés.</p> <p>D'importantes mesures de réorganisation sont en cours et des investissements pour l'introduction de nouvelles technologies sont également prévus (Centres de contrôle du trafic pour chaque corridor, Système intégré de diagnostic des infrastructures, etc.).</p> <p>Les temps d'attente aux frontières pour les contrôles de douane, sanitaires et de police sont très courts excepté aux transits de Villa Opicina et de Gorizia où cependant, l'avancement dans le processus de paix des pays de l'ancienne Yougoslavie a permis de remarquables améliorations. Actuellement, les contrôles de douane et de police pour les trains de voyageurs y sont effectués en 15-30 minutes, tandis qu'aux autres points de transit ils nécessitent 10 à 15 minutes. L'Italie est persuadée qu'à l'avenir, les mesures à prendre en vue de réduire les temps d'arrêt devraient viser soit l'adoption de véhicules de traction (par exemple locomotives polycourants) pouvant être utilisées sur des Réseaux ferroviaires à alimentation différente, soit l'adoption intégrale des accords déjà établis entre l'Italie et tous les États voisins, excepté la Slovénie, en ce qui concerne les contrôles de douane et de police. En effet, actuellement et selon les affirmations des Ministères concernés (Intérieur et Finances), ces contrôles ne sont appliqués qu'en partie, à cause d'une carence du personnel et d'une insuffisance des supports informatiques.</p> <p>Dans le cadre des contacts et des accords bilatéraux entre les Gouvernements, une Convention a été signée en juin 1995, entre les Gouvernements slovène et italien pour régler le service ferroviaire à travers les transits de Villa Opicina et Gorizia Centrale.</p>

ITALIE (suite)

	<p>Au cours de ces dernières années, les attentes aux frontières ont diminué, grâce à l'extension du contrôle technique des wagons hors frontières.</p> <p>Enfin, en application de la Directive 91/440/CEE, les projets pilotes "freeways pour les marchandises" auxquels FS Spa participe, prévoient la détermination des mesures à prendre pour réduire les temps d'attente aux frontières.</p>
III. Autres changements importants	
Evolution générale en cours	Aucune modification de la taxation des services ferroviaires.
Relations entre l'Europe orientale et l'Europe occidentale	<p>FS Spa attribue une importance particulière à la réalisation du couloir Venise-Ljubljana-Budapest-Kiev qui a été défini lors de la Conférence Paneuropéenne de Crète en 1994.</p> <p>Au début de la même année, l'Italie avait signé un accord de coopération avec le Réseau ukrainien pour le financement d'une étude préliminaire concernant la section ukrainienne de ce couloir, et qui sera réalisée par Italferr.Sis-Tav.</p> <p>Un accord de coopération avec les chemins de fer croates pour l'introduction des trains à caisse mobile sur le réseau croate et pour la réalisation d'une étude de faisabilité de la nouvelle ligne GV Rijeka-Trieste a également été défini.</p> <p>Une collaboration a aussi été établie avec le réseau slovène pour créer 3 groupes d'étude dont 2 travailleront à l'amélioration du trafic voyageurs et marchandises, et le troisième se consacrera au projet de liaison entre le réseau slovène et le couloir Grande Vitesse Lyon-Turin-Milan-Venise, un des 14 projets prioritaires définis lors du Conseil Européen d'Essen.</p>

LETTONIE

I. Mise en oeuvre des Résolutions	
Autonomie juridique	Les chemins de fer lettons ont été transformés en société par actions à capitaux publics en 1993. Depuis, le rôle direct de l'État a été réduit.
Séparation entre infrastructure et exploitation	Conformément au plan de restructuration des chemins de fer lettons, la comptabilité de l'infrastructure devait être séparée de celle de l'exploitation à partir du 1er janvier 1977. Une séparation complète de l'infrastructure est prévue pour 1998.
Accès au marché pour les nouveaux exploitants	"Express Letton" (privé) concurrence directement, quoique dans une mesure limitée, les "chemins de fer lettons" (publics) pour le trafic voyageurs. Une certaine privatisation des branchements a été réalisée.
Redevances d'utilisation des infrastructures	Express Letton paie pour utiliser l'infrastructure.
Etablissement de regroupements internationaux	Avec l'aide de regroupements internationaux, un projet de restructuration des chemins de fer lettons est en cours, conformément à la Directive 91/440/CEE. La mise en place des principaux corridors est à l'étude. Des groupes de travail sont formés, sous la direction de l'UEEIV, pour procéder à une étude de faisabilité sur le premier corridor de transport.
Droits d'accès visant à promouvoir les transports combinés	On n'a pas encore reçu de demandes de droits spéciaux pour exploiter des transports combinés.
Amélioration de la situation financière des entreprises ferroviaires	Il semble qu'il y ait une amélioration générale de la situation financière des chemins de fer.
Commentaires généraux	<p>La restructuration et la rationalisation des chemins de fer lettons ont commencé en 1996. La privatisation des entreprises ferroviaires qui ne participent pas directement à l'exploitation est en cours. Une réduction progressive des effectifs a commencé.</p> <p>Il est prévu de renouveler le matériel roulant servant au transport des voyageurs dans les 10 ans qui viennent.</p> <p>Le trafic voyageurs est subventionné par le trafic marchandises. Les pouvoirs publics manquent de ressources pour consacrer de nouveaux investissements à l'infrastructure et à l'entretien du matériel roulant. Aucun accord n'a été signé jusqu'à présent avec les pouvoirs publics au sujet de responsabilités bilatérales dans le domaine ferroviaire.</p>

LETTONIE (suite)

II. Autres mesures de restructuration	
Mises en oeuvre	On prépare une loi sur les chemins de fer traitant de la restructuration des entreprises ferroviaires. Celles qui ne concernent pas directement l'exploitation seront privatisées.
Résultats acquis et anticipés	Il est trop tôt pour voir des résultats mais il semble qu'il y ait une amélioration générale de la situation financière. On espère augmenter la compétitivité des chemins de fer lettons, améliorer le confort des voyageurs, parvenir à la stabilité financière, instaurer une indépendance accrue par rapport à l'État et satisfaire aux normes de l'Union Européenne.
III. Autres changements importants	
Evolution générale en cours	Restructuration du réseau ferroviaire et évolution vers les normes de l'UE. Modernisation du matériel roulant. Amélioration du confort des voyageurs. Amélioration de l'environnement. Privatisation.
Relations entre l'Europe orientale et l'Europe occidentale	Pas de changement.

LITUANIE

I. Mise en oeuvre des Résolutions	
Autonomie juridique	<p>L'indépendance de la société par actions des chemins de fer lituaniens est inscrite dans l'article 4 du Code des chemins de fer. Ses activités sont régies par la loi sur les sociétés par action.</p> <p>A partir de 1998, un accord entre l'État et les chemins de fer sur les obligations de service public entre en vigueur (Code des chemins de fer, article 7). Le Gouvernement a autorisé le Ministère des Transports à signer cet accord au nom de l'État.</p> <p>Les tarifs appliqués au transport des voyageurs (prix des titres de transport) sont fixés par les chemins de fer lituaniens en accord avec les pouvoirs publics. (Loi fondamentale sur les activités de transport.) Les tarifs applicables au fret sont fixés par l'entreprise en fonction des conditions du marché. L'article 51 dispose que l'État peut imposer des tarifs pour le fret en cas de force majeure.</p>
Séparation entre infrastructure et exploitation	<p>La restructuration des chemins de fer lituaniens a commencé en 1996. L'infrastructure a été constituée en entité distincte gérée par une unité administrative séparée. La séparation de la comptabilité financière interne de l'infrastructure doit être réalisée en 1998.</p>
Accès au marché pour les nouveaux exploitants	<p>L'accès d'autres entreprises aux infrastructures est prévu dans l'article 22 du Code des chemins de fer. Les rapports entre les divers organismes auront lieu sur la base d'un accord mutuel.</p> <p>Selon la réglementation adoptée en 1996, toute entreprise qui répond aux normes définies dans ladite réglementation (personnel, propriété du matériel roulant, etc.) peut être autorisée à transporter des voyageurs ou des marchandises.</p> <p>Un opérateur nouveau privé, UNIGELA a été accordé un permis pour le transport du fret.</p>
Redevances d'utilisation des infrastructures	<p>Des redevances d'utilisation des infrastructures seront établies en 1998. Selon le projet de loi sur les activités de transport, ces redevances seront versées au gestionnaire de l'infrastructure. Elles seront identiques pour tous les utilisateurs. Certains avantages pourraient être accordés aux exploitants qui assurent des obligations de service public (Code des chemins de fer, article 7).</p> <p>Une étude sur la fixation des redevances d'utilisation des infrastructures a été réalisée.</p>
Etablissement de regroupements internationaux	<p>Aucune restriction dans le Code des chemins de fer à une exception près : les regroupements d'entreprises lituaniennes avec des organismes post-soviétiques sont interdits par la loi.</p>
Droits d'accès visant à promouvoir les transports combinés	<p>Pas de dispositions particulières dans le Code des chemins de fer mais celui-ci doit être complété par des additions en 1998. Le projet de loi sur les activités de transport, devant le parlement pour approbation, contient des clauses sur le transport combiné.</p> <p>Un projet de transport combiné entre Mukran - Klaipéda - Minsk - Moscou sera réalisé en 1998 avec la participation de l'Allemagne, de la Lituanie, du Bélarus et de la Russie.</p>

LITUANIE (suite)

Amélioration de la situation financière des entreprises ferroviaires	<p>Les chemins de fer lituaniens sont dans une situation financière médiocre, du fait que les pertes du secteur voyageurs (25 millions de dollars des États-Unis par an) sont couvertes par les recettes du secteur fret. Les ressources à consacrer à l'expansion sont donc limitées.</p> <p>Un accord entre l'État et les chemins de fer prévoit que les pouvoirs publics couvrent le déficit du secteur voyageurs à l'avenir.</p> <p>La couverture des pertes du transport de voyageurs par l'État est insuffisante (seulement 20 %).</p>
Commentaires généraux	Certains trains de voyageurs provenant de la Fédération Russe traversent le territoire lituanien sans contrôle.
II. Autres mesures de restructuration	
Mises en oeuvre et résultats acquis et anticipés	<p>La restructuration des chemins de fer lituaniens a commencé en 1996. Infrastructure, matériel roulant, trafic voyageurs et fret sont transformés en unités distinctes.</p> <p>Des comptes séparés pour l'infrastructure seront établis à partir de 1998.</p> <p>Les lignes déficitaires sont passées en revue, le nombre des gares est réduit et la formation des trains est concentrée dans 4 grandes gares de triage.</p> <p>Un prêt de la Banque Européenne d'Investissement est accordé pour la remise en état des voies, la modernisation de la signalisation et des télécommunications et la rénovation des locomotives.</p> <p>La remise en état de 115 km de voies est en cours grâce à un prêt de la BERD. On a commencé l'aménagement des principales gares frontières (Kena et Kybartai). Certains contrôles relatifs à l'acceptation et à la livraison des trains se font maintenant dans les gares de triage (Vaidotai, Bugeniai, Draugyste et Radviliskis), à une distance de 30 à 50 km des gares frontières. Cela devrait contribuer à réduire la durée d'attente aux frontières. On met en place un système de contrôle des trains en route afin de réduire à 5 ou 10 minutes les arrêts aux gares frontières.</p>
III. Autres changements importants	
Evolution générale en cours	Le 4 juin 1996, la Lituanie a adopté le Code des transports ferroviaires dont les dispositions sont conformes à la Directive 91/440/CEE. La Lituanie est membre de l'OTIF depuis le 1er novembre 1995. A partir de 1998 la Lituanie est membre du parc Européen des wagons de fret (RIV) et au deuxième semestre de 1998 elle rejoindra l'organisation trans-Européenne des chemins de fer (TER).
Relations entre l'Europe orientale et l'Europe occidentale	Les chemins de fer lituaniens participent aux activités des chemins de fer d'Europe de l'ouest (OTIF, UIC) et d'Europe de l'est (OSShD). Ils exploitent avec les autres États baltes (Lettonie et Estonie) et les pays de la CEI un parc commun de wagons de marchandises.

LUXEMBOURG

I. Mise en oeuvre des Résolutions	
Autonomie juridique	Les nouveaux statuts de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois viennent d'être approuvés par la loi du 28 mars 1997. Le caractère indépendant d'une société d'État a été conservé à l'entreprise ferroviaire, son capital social a été augmenté et son mode de fonctionnement allégé des lourdeurs administratives et de gestion. Le capital continue à être tenu par trois coparticipants: l'État luxembourgeois, l'État belge et l'État français. La comptabilité de l'entreprise sera tenue suivant les principes de la comptabilité commerciale.
Séparation entre infrastructure et exploitation	La question de la séparation entre gestion de l'infrastructure ferroviaire et exploitation ferroviaire a été réglée par la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. L'État pourvoit à la remise en état, à la modernisation et à l'entretien du réseau ainsi qu'aux raccordements ferroviaires internationaux. Il décide de la construction de lignes nouvelles ainsi que de l'extension et de la suppression de lignes existantes. La gestion du réseau est confiée à la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois selon des modalités régies par contrat. Les comptes de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois relatifs à la gestion du réseau ferroviaire sont tenus de façon à être nettement séparés de ceux relatifs à d'autres activités.
Accès au marché pour les nouveaux exploitants	La loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire stipule que les entreprises ferroviaires établies ou non au Luxembourg ont accès au réseau dans les limites et sous les conditions fixées par le droit communautaire. La loi du 28 mars introduit les droits d'accès sur base de réciprocité. La procédure législative de transposition des Directives 95/18/CE et 95/19/CE est en cours.
Redevances d'utilisation des infrastructures	Le principe de la mise en place de redevances d'utilisation de l'infrastructure est arrêté dans la loi du 10 mai 1995. Il sera précisé lors de la transposition des Directives 95/18/CE et 95/19/CE.
Etablissement de regroupements internationaux	La constitution de regroupements internationaux entre entreprises ferroviaires et reconnaissance de droits d'accès et de transit à de tels regroupements avec délivrance de droits d'accès à l'infrastructure pour l'exploitation de services internationaux de transports combinés est prévu par la loi du 10 mai 1995. Ces droits seront précisés lors de la transposition des Directives 95/18/CE et 95/19/CE.
Amélioration de la situation financière des entreprises ferroviaires	Conformément à la loi du 28 mars 1997, l'État prendra en charge le principal et les intérêts de la dette de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois pour un montant arrêté au 31.12.96. Il participera en outre à une augmentation du capital de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois.

LUXEMBOURG (suite)

II. Autres mesures de restructuration	
	<p>Conformément au Règlement du 29 juillet 1993 concernant l'exécution du Règlement 69/1191/CEE modifié du Conseil du 26 juin 1969 relatif à l'action des États membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, l'État luxembourgeois a conclu des contrats avec la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois concernant la prestation de services publics par rail et par route. En font partie des services transfrontaliers par rail. Ces contrats sont assortis de clauses relatives à la restructuration de l'organisation interne et à l'amélioration de la productivité et de l'efficacité des services.</p> <p>En 1998, le parc de matériel moteur de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois sera modernisé par l'acquisition de 20 locomotives électriques bi-courant.</p>
III. Autres changements importants	
	<p>La Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois est partie prenante d'un projet de conception et de mise en place d'un nouveau système de transport en commun (tram régional) au Grand-Duché.</p>

MOLDOVA

I. Mise en oeuvre des Résolutions	
Autonomie juridique	<p>Les Résolutions 93/6 et 95/3 de la CEMT sont prises en compte dans la gestion des transports ferroviaires de la République de Moldova.</p> <p>Le trafic ferroviaire de grandes lignes dans la République est assuré par l'entreprise publique "Chemins de fer de Moldova" qui dépend du Ministère des Transports et des Routes, l'organe public chargé de la gestion du secteur des transports dans le pays. Actuellement, les activités des Chemins de fer de Moldova sont régies par les Lois de la République de Moldova sur "Les entreprises publiques", "L'entrepreneariat et l'entreprise" et d'autres textes; les décrets et décisions du gouvernement, les textes réglementaires et instructions du Ministère des Transports et des Routes et le statut de l'entreprise.</p> <p>Les Chemins de fer de Moldova sont une personne morale jouissant de l'autonomie juridique, financière, économique et organisationnelle. Ils établissent un bilan consolidé indépendant et sont entièrement responsables de la gestion de leurs services, organisations et établissements pour ce qui concerne le transport.</p> <p>La tarification du trafic de marchandises inter-étatique (CEI et pays Baltes) et international assuré par les Chemins de fer de Moldova suit pour l'essentiel les barèmes prévus dans la politique tarifaire des Chemins de fer de Moldova définie par les transporteurs ferroviaires des pays de la CEI et confirmée tous les ans par le ministère des Transports et des Routes de la République de Moldova en accord avec le Ministère de l'Economie.</p> <p>S'agissant des transports locaux, la tarification appliquée au trafic de marchandises est approuvée par le Ministère des Transports et des Routes de la République de Moldova, et le tarif de voyageurs (y compris pour le trafic de banlieue) par le Ministère de l'Economie en accord avec le Ministère des Transports et des Routes.</p> <p>Le trafic de voyageurs inter-étatique est soumis au tarif voyageurs inter-étatique unique (TPIU) valable sur tous les réseaux de la CEI. Pour le trafic de voyageurs international, on applique le "tarif Est-Ouest" ainsi que des tarifs établis par contrats avec les entreprises ferroviaires de quelques pays étrangers (Roumanie, Bulgarie, Turquie) où circulent les trains et les wagons appartenant aux Chemins de fer de Moldova.</p>
Séparation entre infrastructure et exploitation	<p>Dans cette entreprise, la gestion de l'infrastructure ferroviaire n'est pas séparée de l'exploitation ferroviaire. Il en va de même de la comptabilité financière.</p>
Redevances d'utilisation des infrastructures	<p>Il n'est pas envisagé pour le moment de percevoir des redevances d'utilisation de l'infrastructure de la République de Moldova.</p>

MOLDOVA (suite)

Droits d'accès visant à promouvoir les transports combinés	Les Chemins de fer de Moldova envisagent d'introduire les transports ferroviaires combinés à partir de 1997 dans le cadre d'un accord avec l'OSJD concernant l'organisation et l'exploitation des transports combinés sur les liaisons Europe-Asie. Il est proposé d'utiliser à cet effet sur le territoire de la République de Moldova les lignes Ungeny-Oknitsa-Volchinets et Ungeni-Chisinau-Bendery-Kutchurgan.
Amélioration de la situation des entreprises ferroviaires	Sachant que les chemins de fer ne disposent pas des moyens financiers suffisants pour assurer le maintien et le développement de leurs capacités au niveau nécessaire, le Ministère des Transports et de la République de Moldova a élaboré, avec la participation de la direction des Chemins de fer de Moldova, un Programme de soutien du transport ferroviaire pour les prochaines années, qui a été transmis au gouvernement pour examen et approbation cette année. Il s'agit d'améliorer le financement des besoins prioritaires qu'il s'agisse des grands travaux et de l'entretien du matériel roulant et des voies, de la poursuite de l'électrification de certaines lignes et de l'acquisition du matériel roulant et d'autres équipements.
II. Autres mesures de restructuration	
	<p>Compte tenu de la transformation actuelle du mode de fonctionnement économique du pays, le Ministère et la Direction des Chemins de fer de Moldova étudient les moyens d'introduire de nouveaux modes de gestion des transports ferroviaires dans la République dans la période de transition vers l'économie de marché. Une loi sur les transports est à l'étude ainsi qu'un Code des transports ferroviaires de la République de Moldova en tant qu'État autonome indépendant.</p> <p>La privatisation des grandes lignes de transport ferroviaire n'est pas prévue par la législation de la République en vigueur actuellement. Cependant, afin d'améliorer le fonctionnement des Chemins de fer de Moldova, dans cette période d'intensification de la concurrence avec d'autres moyens de transports, on étudie actuellement diverses formules de restructuration de cette entreprise dans le cadre de la Loi de la République de Moldova sur la "Restructuration des entreprises" qui a été adoptée cette année, y compris la séparation de l'exploitation et de la gestion de l'infrastructure, et la création d'un <i>holding</i> public constitué des entreprises de transport ferroviaire de la République.</p> <p>Conformément à la mission que s'est fixée le ministère, la direction des Chemins de fer de Moldova a été chargée d'aligner, avant la fin de l'année, les effectifs de travailleurs affectés aux activités principales sur le volume du trafic assuré, et de réduire de 30 pour cent les effectifs de la Direction.</p> <p>L'apurement des dettes et des créances des Chemins de fer de Moldova s'effectue à l'heure actuelle dans la République par une procédure de compensation réciproque entre les chemins de fer et leurs débiteurs et créanciers, assurée par le Ministère des Finances de la République de Moldova et les chemins de fer eux-mêmes.</p>

MOLDOVA (suite)

III. Autres changements importants	
Evolution générale en cours	<p>Du fait que les transports ferroviaires relèvent depuis 1992 de la compétence de la République de Moldova, le gouvernement a adopté par décret un Programme et des Schémas de développement des transports ferroviaires en République de Moldova jusqu'en 2010. Il y est prévu d'électrifier les lignes de chemins de fer Razdelnaya-Bendery-Chisinau-Ungeny (238 km), de construire (remettre en état) la ligne Revaka-Kainary (45 km) et de rénover les gares de Chisinau, Rybnitsa, Ungeny entre autres. Pour la plupart, ces travaux ont commencé. Cependant, en raison de la pénurie de fonds propres des chemins de fer, et du budget limité dont dispose l'État, qui ne lui permet pas d'accorder les subventions indispensables, le rythme de construction s'est ralenti. On étudie les possibilités et moyens d'attirer l'investissement étranger.</p> <p>Par ailleurs, un rapport de la Banque Mondiale sur le secteur des transports dans l'économie de Moldova N° 13891-MD datant d'avril 1996 ainsi que le projet TNREG-9031 "Etude des transports ferroviaires (Russie, Bélarus, Ukraine et Moldova)", élaboré dans le cadre du programme TACIS de la CCE en 1996, ont évalué l'intérêt de développer le trafic ferroviaire dans la République de Moldova, en tant qu'État indépendant, et les moyens d'y parvenir et en ont recommandé la mise en oeuvre. Les études de ces organisations internationales confirment la nécessité pour la République de Moldova d'investir dans l'entretien et le développement technique de ses chemins de fer compte tenu du volume du trafic prévu. Les conclusions des responsables du projet quant à l'intérêt du passage du corridor IX du réseau transeuropéen sur le territoire de la République par une nouvelle ligne (Slobodka/Ukraine) -Voronkovo- Orgeyev- Chisinau Leovo- Kantemir - (Falcu/Roumanie) sont aussi d'une importance majeure pour la Moldova car il est indispensable de développer socialement et économiquement les régions situées dans cette partie du pays notamment les régions septentrionales.</p>

NORVÈGE

I. Mise en oeuvre des Résolutions	
Autonomie juridique	Depuis le 1er décembre 1996, la partie exploitation de NSB a été constituée en société par actions appartenant à l'État (NSB BA) et l'infrastructure en un organisme public (Jembaneverket). Un accord sur les obligations de service public est conclu chaque année par l'État et NSB.
Séparation entre infrastructure et exploitation	Depuis la restructuration du 1er décembre 1996, la gestion de l'infrastructure est séparée de celle de l'exploitation.
Accès au marché pour les nouveaux exploitants	La Directive 91/440/CEE est appliquée. Des règlements ont été élaborés.
Redevances d'utilisation des infrastructures	Une redevance d'utilisation des voies est perçue depuis 1990 ; elle est fondée sur les coûts mais adaptée de manière à assurer une concurrence équitable entre les modes de transport. L'objectif est de niveler le coût moyen intermodal. Le trafic voyageurs n'est pas soumis à cette redevance.
Etablissement de regroupements internationaux	Une réglementation a été mise au point. Le transport du minerai de fer sur la ligne Ofoten a été repris en 1996 par un regroupement international (Malmtrafikk AS/Malmtrafikk AB).
Droits d'accès visant à promouvoir les transports combinés	Une réglementation a été élaborée. On n'a pas encore reçu de demande de droits spéciaux pour exploiter des transports combinés.
II. Autres mesures de restructuration	
Mises en oeuvre	Dans le cadre de la restructuration du 1er décembre 1996, NSB a été constitué en société anonyme avec une base financière saine.
Résultats acquis et anticipés	Il est trop tôt pour présenter des résultats mais on s'attend à ce que les chemins de fer soient plus efficaces et davantage axés sur le marché.
III. Autres changements importants	
Evolution générale en cours	La politique de l'UE/EEE sert de base.

PAYS-BAS

I. Mise en oeuvre des Résolutions	
Autonomie juridique	<p>En juin 1995, l'État néerlandais et les Chemins de fer néerlandais (NS) ont signé des accords sur l'avenir des chemins de fer, les relations État-NS et les mesures à prendre concernant l'infrastructure, la privatisation et la situation des autres exploitants. NS est devenu une société indépendante.</p> <p>Les services de voyageurs devaient s'affranchir des subventions publiques dans les cinq ans, c'est-à-dire d'ici l'an 2000. Pendant cette période, les subventions seront supprimées progressivement.</p> <p>Les services qui ne sont pas rentables mais qui présentent un caractère d'utilité publique feront l'objet d'un accord État-NS et seront maintenus avec une aide des pouvoirs publics. En 1997, le gouvernement a y consacré 80 millions de florins néerlandais mais l'aide globale diminuera peu à peu pour s'annuler en l'an 2000.</p> <p>Depuis 1996, NS fixe librement ses tarifs et ses horaires en s'efforçant d'améliorer la qualité des services et d'étendre sa clientèle.</p> <p>Au sein de la NS Holding, NS Cargo est un organisme indépendant qui assure le transport des marchandises. En 1996, l'État lui a fourni un dernier apport de capital (et recevoir des parts en retour) pour l'aider à se restructurer et à conquérir de nouveaux marchés.</p>
Séparation entre infrastructure et exploitation	<p>NS est divisé en NS-Reizigers (voyageurs) et NS-Cargo (marchandises). Des unités indépendantes ont été créées pour l'infrastructure, l'entretien de l'infrastructure, le contrôle de la capacité et la gestion des gares. L'objectif est d'augmenter le trafic voyageurs et le fret et d'améliorer les transports ferroviaires en tant qu'élément essentiel de toute politique des transports cohérente. L'infrastructure sera gérée par trois organismes : NS Railinfrabeheer, Railned et NS Verkeerleiding. Le premier sera chargé de la maintenance, de la construction de nouvelles infrastructures et de leur entretien ; le deuxième s'occupera de gérer la capacité ferroviaire et de régler l'accès, le troisième veillera à ce que le trafic soit acheminé dans les meilleures conditions de rentabilité et de sécurité. Ils seront financés par les pouvoirs publics et appliqueront les directives officielles en toute indépendance par rapport aux entreprises ferroviaires.</p>
Accès au marché pour les nouveaux exploitants	<p>NS peut être confronté à d'autres exploitants. Depuis août 1996, une nouvelle entreprise de dimension modeste, le premier concurrent de NS, propose des services voyageurs entre Amsterdam et Ijmuiden. De nouvelles entreprises pourront aussi concurrencer NS Cargo sur le marché du fret. Les pouvoirs publics facilitent l'installation des nouveaux venus afin d'encourager cette concurrence qui permettra au marché de fret de devenir rentable et aux transports ferroviaires de supporter la concurrence des transports routiers.</p>
Redevances d'utilisation des infrastructures	<p>Le passage à la nouvelle situation de marché (trafic marchandises et voyageurs) prendra plusieurs années et jusqu'à l'an 2000 les entreprises n'auront pas à payer de redevances pour utiliser les infrastructures.</p>

PAYS-BAS (suite)

II. Autres mesures de restructuration

Les directives communautaires concernant les chemins de fer sont appliquées.

Faciliter le passage des frontières par les transports ferroviaires internationaux : en règle générale, on s'efforce de réduire la durée d'attente aux frontières. Au sein de plusieurs comités internationaux, le gouvernement participe à la conclusion d'accords et à la fixation de normes pour améliorer le passage aux frontières des trains de voyageurs et de marchandises. Les gouvernements néerlandais et polonais ont décidé de réduire la durée du passage de la frontière germano-polonaise pour les trains de marchandises venant des Pays-Bas et entrant en Pologne. Les opérations auront lieu le plus rapidement possible. Des négociations sont en cours pour que les divers contrôles, notamment les formalités douanières, n'aient plus lieu à la frontière mais au terminal ferroviaire. La vitesse moyenne des trains de marchandises s'en trouverait augmentée.

Extension du réseau européen classique et à grande vitesse :

- En 1995, le gouvernement néerlandais a approuvé la construction de la "Betuweroute", une nouvelle ligne réservée aux trains de marchandises entre Rotterdam et la frontière allemande. Cette ligne sera reliée au réseau allemand. Elle devrait être achevée en 2005.
- Récemment, les pouvoirs publics ont aussi approuvé la construction de la voie à grande vitesse qui reliera Amsterdam à Bruxelles. Elle réduira de 2 heures la durée du parcours Amsterdam-Paris. Elle sera réalisée en 2003.
- Les gouvernements flamand et néerlandais ont décidé d'engager le processus de création d'une nouvelle voie de transport de fret entre Rotterdam et Anvers afin d'augmenter la capacité en voies pour le trafic transfrontalier notamment entre les deux ports.
- Enfin, les Pays-Bas ont l'intention de relier Amsterdam à Cologne par une ligne à grande vitesse et une liaison à grande vitesse Amsterdam-Berlin pour le trafic voyageurs est à l'étude.

POLOGNE

I. Mise en oeuvre des Résolutions	
Autonomie juridique	<p>Base juridique : Loi sur l'Entreprise d'État "Polskie Koleje Panstowe" (PKP) du 6 juillet 1995.</p> <p>Mécanismes pour l'application des obligations de service public : accord entre le Trésor d'État, représenté par les Ministres des Transports et de l'Economie Maritime et des Finances d'une part, et la Direction des PKP, d'autre part. L'Accord précise les principes de financement des PKP du Budget d'État y compris ceux résultant de l'obligation de service public (art. 17 de la Loi).</p> <p>Réglementations tarifaires : conformément à la Loi sur les Transports du 16 novembre 1984 avec les amendements du 2 septembre 1994, le transporteur ferroviaire peut fixer librement les prix de transport de marchandises sauf le fret pour lequel il possède le monopole. Dans le transport national de voyageurs, les prix pour les secteurs subventionnés par l'État sont réglementés.</p>
Séparation entre infrastructure et exploitation	<p>La base juridique de la séparation des comptes est l'article 19 de la Loi du 6 juillet 1995. Cette loi prévoit, au minimum, la séparation comptable de l'infrastructure et de l'exploitation. Dans leur comptabilité, les PKP séparent les recettes provenant des services voyageurs subventionnés. Les voies considérées comme étant d'importance nationale (soit 17 000 km sur les 23 000 km du réseau des PKP) sont directement subventionnées. C'est pourquoi les PKP tiennent des comptes séparés pour cette catégorie de voies en ce qui concerne : la maintenance et l'administration ; les coût de construction et d'expansion.</p> <p>La séparation institutionnelle de l'infrastructure et de l'exploitation sera effectué en 1999 suivant les dispositions de la loi sur le transport ferroviaire du 27 juin 1997.</p>
Accès au marché pour les nouveaux exploitants	<p>La loi sur les PKP du 6 juillet 1995 et la loi sur le transport ferroviaire de 1997 crée la base juridique pour l'accès au marché.</p> <p>Actuellement il y a 6 opérateurs nouveaux, 4 transporteurs de graviers et 2 chemins de fer industriels utilisant les lignes abandonnées par les PKP en Silésie.</p>
Redevances d'utilisation des infrastructures	<p>Un décret des Ministres des Transports et des Finances . du 1 juillet 1997 règle les principes suivant lesquels les redevances d'utilisation d'infrastructures sont établies.</p> <p>Les principaux éléments des charges fixes entrant dans le calcul des redevances seront le niveau technique de la ligne, le coefficient d'utilisation de la ligne, le type de service et ses caractéristiques techniques, ainsi que le type de train. Les autres éléments ne sont pratiquement pas pris en compte.</p>
Etablissement de regroupements internationaux	<p>Base juridique : Loi du 6 juillet 1995, art. 11 - Les PKP peuvent conclure des accords de coopération avec d'autres administrations ferroviaires ainsi qu'avec des organisations internationales.</p> <p>Les PKP coopèrent avec des regroupements internationaux dans le domaine des transports combinés - par exemple, ICF.</p>

POLOGNE (suite)

Droits d'accès visant à promouvoir les transports combinés	L'article 10 de la loi sur le transport ferroviaire de 1997 oblige la Direction des PKP à accorder l'accès aux opérateurs : à ce regard il n'y a pas de dispositions particulières pour le transport combiné.
Amélioration de la situation financière des entreprises ferroviaires	Les PKP n'ont pas de dettes et règlent leurs obligations au jour le jour. Néanmoins, comme leurs activités ne sont pas encore rentables, les PKP n'ont pas les moyens de moderniser rapidement le réseau. Pour améliorer leur situation financière, les PKP ont procédé à une restructuration comprenant une diminution de leur propriété foncière et des effectifs pour arriver à un niveau adapté à un transport efficient.
Commentaires généraux	La nouvelle loi sur le transport ferroviaire du 27 juin 1997 est entrée en vigueur le 17 novembre 1997. Elle introduit les dispositions des Directives 91/440/CEE, 95/18/CE et 95/19/CE dans le cadre juridique Polonais ainsi que des procédures afin d'assurer l'interopérabilité selon la Directive 96/48/CE.
II. Autres mesures de restructuration	
Mises en oeuvre	Le Gouvernement et le Parlement polonais préparent en commun le projet de Loi sur la restructuration des PKP. Objectif : réduction rapide de propriété foncière et de l'effectif excédentaire. Modernisation de l'infrastructure et du matériel roulant, notamment pour les transports internationaux. Modernisation des passages frontières financés par le programme PHARE et par le budget.
Résultats acquis et anticipés	Une entreprise saine et capable de fonctionner sur le marché.
III. Autres changements importants	
Evolution générale en cours	Changement de la fiscalité appliquée aux services ferroviaires : Les PKP sont soumis aux règles fiscales générales sauf le cas de terrains prévus pour la construction de lignes nouvelles qui sont exemptées des impôts au titre de l'utilisation perpétuelle. Aucune modification n'a été apportée récemment à la réglementation relative aux services internationaux.
Relations entre l'Europe orientale et l'Europe occidentale	Problèmes spécifiques : diminution des obstacles liés aux services transfrontaliers. Aménagement de la ligne E-20 (Kunowice-Poznan-Varsovie-Terespol) avec l'engagement des ressources propres et une aide étrangère (le crédit de la BEI et les moyens de l'aide du programme PHARE). Le tronçon Zgorzelec-Wroclaw de la ligne E-30 est en train d'être modernisé avec un cofinancement de la BEI.

PORTUGAL

I. Mise en oeuvre des Résolutions	
Autonomie juridique	CP est une société publique juridiquement autonome.
Séparation entre infrastructure et exploitation	La séparation des comptes a débuté en 1996. La séparation organique a été mise en place par Décret No. 104/97 qui a créé l'entreprise publique REFER EP avec pour mission la gérance de l'infrastructure ferroviaire.
Accès au marché pour les nouveaux exploitants	En 1995, un décret a été promulgué pour réglementer l'accès au transport ferroviaire international et à l'infrastructure nationale. Ce décret transpose en droit portugais l'article 10 de la Directive 91/440/CEE. Un appel d'offres a été lancé pour une nouvelle liaison Nord-Sud traversant le Tage.
Redevances d'utilisation des infrastructures	Le décret qui a créé REFER EP prévoit des modalités pour le paiement des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Cependant ces redevances restent à être déterminées.
Etablissement de regroupements internationaux	Le décret de 1995 envisage pour les regroupements internationaux, à certaines conditions, la reconnaissance de droits d'accès à l'infrastructure ferroviaire nationale pour la prestation de services de transport international entre les Etats Membres où sont domiciliées les entreprises qui constituent les regroupements en question.
Droits d'accès visant à promouvoir les transports combinés	Le décret de 1995 envisage pour les entreprises, à certaines conditions, la reconnaissance du droit d'accès à l'infrastructure nationale pour la prestation de services de transport combiné de marchandises dans des conditions d'équité.
II. Autres mesures de restructuration	
Mises en oeuvre	Création de nouvelles filiales spécialisées.
III. Autres changements importants	
Evolution générale en cours	Un programme étendu de modernisation du réseau national (couvrant aussi le matériel roulant) est en cours, touchant en particulier les lignes composant le Réseau Trans-Européen. Un décret est en préparation afin de compléter la transposition en droit portugais des Directives 95/18/CE et 95/19/CE déjà partiellement appliquées par le décret 252/95 du 23 septembre 1995 et le décret 104/97 du 29 avril 1997. Les préparations pour une entité régulatrice du secteur ferroviaire sont en cours.
Relations entre l'Europe orientale et l'Europe occidentale	Le décret déjà mentionné envisage d'autoriser l'accès à des entreprises de pays tiers, sous certaines conditions.

REPUBLIQUE TCHÈQUE

I. Mise en oeuvre des Résolutions	
Autonomie juridique	<p>La situation juridique des chemins de fer tchèques (CD), qui sont un organisme d'État, est régie par la loi spéciale No. 9/1993 relative aux chemins de fer tchèques, amendée par la loi No. 212/1993. Les CD, qui sont une personne morale inscrite au registre du commerce, ont pour principale activité commerciale le transport de voyageurs et de marchandises, et gèrent et exploitent une infrastructure de voies nationales. Leur direction comprend le Conseil d'administration, le Directeur général et l'Inspecteur général. Ils sont assujettis à la réglementation applicable à la situation d'une entreprise d'État et aux questions juridiques qui s'y rattachent, sauf dispositions contraires de la loi sur les chemins de fer tchèques. Les CD produisent chaque année un apurement des comptes ainsi qu'une ventilation analytique des activités du point de vue comptable et financier. Ils sont tenus d'effectuer l'apurement des comptes et d'en publier les résultats.</p>
Séparation entre infrastructure et exploitation	<p>Depuis le 1er janvier 1996, la structure organique des CD se compose de deux divisions : celle de l'exploitation et celle de l'infrastructure. La première est chargée de l'acheminement, du contrôle et de l'organisation du trafic sur l'infrastructure de transport (les lignes de chemin de fer), qui est gérée par la seconde. Du point de vue comptable et financier, la gestion est divisée en deux secteurs : infrastructure ferroviaire, et service du trafic et autres activités. Les ressources financières du premier ne peuvent être transférées au second.</p>
Accès au marché pour les nouveaux exploitants	<p>En vertu de la loi sur l'infrastructure ferroviaire entrée en vigueur le 1er janvier 1995, l'exploitant d'un réseau ferroviaire national ou régional doit permettre au transporteur autorisé, qui a reçu une licence des autorités ferroviaires, l'accès à ses infrastructures de transport. L'autorité chargée de l'infrastructure de voies réglemente l'accès en accordant la licence, celle-ci correspondant au tronçon de voie nécessaire, à condition que la capacité du tronçon en question le permette. La réglementation en vigueur depuis le 1er décembre 1995 (Décret du Ministère des Transports n° 173/1995 qui a établi les règlements concernant l'infrastructure de voies), prescrit les critères de décision à respecter en cas de conflit d'attribution de capacité de voie (si les demandes vont au-delà de la capacité de la voie) ou en cas de conflit d'horaire (si des demandeurs veulent exploiter des trains dans le même créneau horaire). La licence est délivrée pour une période et un créneau horaire déterminés.</p> <p>L'accès des nouveaux opérateurs au marché est régi par la Loi 266/1994 relative aux infrastructures de voies, qui prévoit que pour exploiter une infrastructure de voies, il faut obtenir une autorisation officielle en bonne et due forme de l'autorité chargée d'administrer l'infrastructure de voies. En ce qui concerne l'utilisation d'une infrastructure nationale ou régionale, ou de voies d'embranchement, l'autorité centrale (à Prague), et en ce qui concerne les voies spéciales, l'exploitation de tramways, de trolleybus et de transport par câble, le bureau local concerné.</p>

RÉPUBLIQUE TCHÈQUE (suite)

	<p>Les normes relatives aux compétences professionnelles (c'est-à-dire les qualifications nécessaires à l'exécution d'une tâche particulière) sont établies par la loi relative aux infrastructures de voies.</p> <p>Le niveau de connaissances professionnelles ainsi que les modalités de leur vérification sont fixées dans le Décret du Ministère des Transports n° 101/1995, qui contient les règlements relatifs à l'état de santé et aux qualifications professionnelles des personnes qui exploitent l'infrastructure de voies ainsi que des services de transport sur cette infrastructure.</p>
<p>Redevances d'utilisation des infrastructures</p>	<p>Les redevances d'utilisation d'une infrastructure de voies nationales ou régionales sont déterminées par la Loi 526/1990 relative aux prix. Actuellement, le prix est un plafond fixé par le Ministère des Finances dans le Bulletin des prix chaque année. Les redevances sont établies en fonction des critères suivants : redevances plus élevées pour les trains de marchandises que pour les trains de voyageurs; selon le nombre de t-km brutes et le nombre de trains-km; il existe trois catégories de trains correspondant à des niveaux de redevances différents. Les redevances ne couvrent pas les services dont les prix sont établis par voie contractuelle, à savoir : alimentation en électricité; loyer versé par le transporteur pour utiliser les installations appartenant à l'exploitant de l'infrastructure de voies; escorte des trains (à la demande) par le personnel qualifié de l'exploitant de l'infrastructure de voies; établissement d'horaires spéciaux pour les transporteurs autorisés; autres services demandés par des transporteurs autorisés, par exemple, approvisionnement en carburant et en eau, chauffage, nettoyage, désinfection des wagons.</p>
<p>Etablissement de regroupements internationaux</p>	<p>A ce jour, il n'existe aucun regroupement international en République tchèque. Le trafic international sur l'infrastructure de voies du territoire tchèque est entièrement assuré par une entreprise nationale en accord avec les entreprises ferroviaires des pays voisins.</p>
<p>Droits d'accès visant à promouvoir les transports combinés</p>	<p>Toutes les entreprises ont droit d'accès à l'infrastructure nationale et régionale si elles répondent aux conditions d'obtention d'une licence en vertu de la loi sur les infrastructures de voies. En République tchèque, il existe des entreprises qui assurent des services internationaux de transports combinés et qui agissent en qualité d'expéditeur ou de transitaire (exploitant). La partie proprement ferroviaire du transport combiné est assurée uniquement par une entreprise ferroviaire nationale.</p>
<p>Commentaires généraux</p>	<p>En dépit de tous les efforts déployés pour réorganiser les chemins de fer tchèques, nous n'avons pas réussi à séparer le volet infrastructure du volet exploitation ni à créer deux unités commerciales indépendantes ayant une gestion et une comptabilité distinctes. C'est pourquoi le terme "entreprise ferroviaire" qui correspond, dans la loi relative aux infrastructures de voies, au terme "transporteur", ne peut pas encore être appliqué à l'entreprise ferroviaire nationale tchèque.</p>

RÉPUBLIQUE TCHÈQUE (suite)

	<p>La loi relative aux infrastructures de voies dispose que le droit d'accès à l'infrastructure peut être reconnu à de nouveaux exploitants par une autorité publique. L'attribution de la capacité de voies à un nouveau transporteur relève déjà du nouvel exploitant de l'infrastructure de voies, lequel est cependant lié par la décision d'une autorité publique (mentionnée dans la licence). En ce qui concerne la garantie de l'accès à l'infrastructure de voies et l'attribution des créneaux horaires, le nouveau transporteur doit conclure un contrat avec l'exploitant de l'infrastructure. En cas de conflit, c'est la décision d'une autorité publique (l'autorité chargée de l'infrastructure de voies) qui primera.</p> <p>La question de fond est liée à l'activité commerciale insuffisante des autres transporteurs ferroviaires ainsi qu'aux efforts déployés en vue de maintenir le monopole de l'entreprise ferroviaire nationale, notamment en s'assurant des marchés lucratifs du transport de vrac.</p>
II. Autres mesures de restructuration	
Mises en oeuvre	<p>L'exploitation de l'infrastructure de voies et l'exploitation des services de transport assurés sur cette infrastructure sont régies par deux lois et huit décrets, dont trois sont des textes d'application de la loi relative aux infrastructures de voies.</p> <p>A partir du 1 janvier 1999 les CD seront transformés en entreprise d'État suivant la Loi sur les Entreprises d'État.</p> <p>Un document de base, La Politique Nationale des Transports, est en cours de préparation. Ce document traite la question de l'acquittement de la dette ainsi que d'autres questions relatives à la restructuration des CD. Sa soumission au Parlement pour approbation est attendue pour l'été 1998.</p>
III. Autres changements importants	
Evolution générale en cours	<p>La mise en oeuvre graduelle du Livre blanc de l'UE intitulé "Une stratégie pour revitaliser les chemins de fer communautaires", ainsi qu'une application des amendements à la Directive 440/91/CEE sont prévues. Cependant, il faudra auparavant prendre les décisions politiques nécessaires, notamment en ce qui concerne le remboursement de la dette des entreprises ferroviaires existantes.</p> <p>Le transport ferroviaire sera influencé par la restructuration des chemins de fer tchèques, dont le but est d'accroître l'efficacité économique du transport ferroviaire et d'en favoriser le développement. La nouvelle loi déjà mentionnée sera un autre important changement qui influencera directement les activités des chemins de fer tchèques.</p>
Relations entre l'Europe orientale et l'Europe occidentale	<p>Les relations entre les chemins de fer tchèques et les pays d'Europe occidentale peuvent être qualifiées de relations de coopération normale et de concurrence fondée sur les principes du marché. Comme d'autres pays européens, la République tchèque applique dans le domaine du transport ferroviaire un certain nombre de conventions et d'accords importants, notamment le COTIF et le RID.</p>

ROUMANIE

I. Mise en oeuvre des Résolutions	
Autonomie juridique	La Société nationale des chemins de fer roumains (CFR) a la qualité de personne juridique et le statut de régie autonome d'intérêt national, sous l'autorité du Ministère des Transports, en tant qu'organisme central d'État dans le domaine. La gestion des CFR, à vocation commerciale, bénéficie d'une autonomie financière. Les rapports entre les CFR et les institutions publiques sont réglementés dans les conditions du contrat d'activité (Loi 129/1996 du transport ferroviaire roumain) conclu entre le Ministère des Transports, en tant que représentant du Gouvernement, et les CFR.
Séparation entre infrastructure et exploitation	L'infrastructure ferroviaire (ensemble des éléments nécessaires à un service public de transport ferroviaire effectué dans des conditions de sûreté conformes aux technologiques et aux règlements spécifiques) constitue la propriété publique de l'État. L'administration de l'infrastructure ferroviaire incombe aux CFR. Le domaine d'activité comprenant le fonctionnement, la gestion et le développement de l'infrastructure, est organisé distinctement, au moyen d'une comptabilité a part au sein de la comptabilité générale de la régie.
Accès au marché pour les nouveaux exploitants	Dans les conditions de la loi des transports ferroviaires roumains, d'autres personnes juridiques peuvent être autorisées à assurer des services d'intérêt local sur l'infrastructure ferroviaire roumaine. L'accès et la circulation sur l'infrastructure sont autorisés sous condition du respect des normes et des prescriptions ferroviaires spécifiques et seulement après avoir obtenu l'avis des CFR (Loi 129/1996).
Redevances d'utilisation des infrastructures	Les personnes juridiques autorisées à effectuer des transports de marchandises et/ou de voyageurs, en utilisant les capacités de l'infrastructure des CFR, doivent payer au secteur infrastructure, géré par les CER, un tarif d'utilisation. En ce qui concerne les CFR, ce tarif est établi par le Contrat d'activité.
Droits d'accès visant à promouvoir les transports combinés	Les groupements internationaux qui opèrent en transport combiné sont acceptés sous condition de la loi et des accords internationaux en vigueur en Roumanie (Loi 129/1996).
Commentaires généraux	Le Contrat d'activité conclu avec le Gouvernement stipule, entre autres, les responsabilités du Gouvernement en ce qui concerne le fonctionnement satisfaisant du transport public ferroviaire et comprend les transferts du budget d'État pour l'infrastructure et les montants nécessaires afin de compenser les CFR pour ses services sociaux.

ROUMANIE (suite)

II. Autres mesures de restructuration

Résultats acquis et anticipés

Le processus de réorganisation de la CFR a commencé en 1994 par la création des secteurs d'activités suivants : infrastructure, trafic, services marchandises, services voyageurs, matériel roulant, patrimoine auxiliaire. Il a été défini par les principes suivants : orientation commerciale de l'activité entière ; motivation par profit de chaque activité ; séparation financière de chaque composante dans l'activité de la CFR (Transport de marchandises, transport de voyageurs, infrastructure, patrimoine auxiliaire) ; droits d'accès à l'infrastructure ferroviaire pour toutes les compagnies ayant comme activité de base le transport ferroviaire ; droits sur tous les biens qui sont la propriété de la CFR et droit de développer le patrimoine personnel ; soutien gouvernemental assuré pour les investissements infrastructurels et pour les services à caractère social ; durant les années 1994-95 la CFR a réalisé d'importantes diminutions des dépenses en rationalisant les processus technologiques et en réduisant le personnel qui est passé approximativement à 38 000 employés, ce qui s'est traduit par une importante augmentation de la productivité du travail.

Les résultats positifs du processus de réorganisation se sont matérialisés en 1995 par l'augmentation du volume d'activité de la société en comparaison avec l'année 1994 et le trafic de marchandises (t-km) a augmenté de 10.2 pour cent en comparaison avec l'année 1994 ; le trafic de voyageurs (voyageurs-km) de 3.1 pour cent en comparaison avec l'année 1994.

On préconise d'étendre, sur le réseau entier, le droit d'accès à l'infrastructure d'autres exploiters des chemins de fer. De même, on a en vue d'organiser certains secteurs d'activité (infrastructure, fret, voyageurs) en tant que sociétés commerciales ayant personnalité juridique.

ROYAUME-UNI

I. Mise en oeuvre des Résolutions	
Autonomie juridique et séparation entre infrastructure et exploitation	<p>En Grande-Bretagne, les entreprises ferroviaires ont un statut leur garantissant l'indépendance juridique et l'autonomie de gestion. La quasi-totalité du secteur a été transférée au secteur privé, dont la totalité des services voyageurs. Les voies et les infrastructures de British Rail ont été privatisées et confiées à Railtrack ; les services voyageurs sont gérés et exploités par le secteur privé dans le cadre d'un système de concession ; un Contrôleur des chemins de fer ("Rail Regulator") a été nommé pour superviser ce secteur et veiller à ce que personne ne fasse mauvais usage des droits d'accès à l'infrastructure.</p>
Accès au marché pour les nouveaux exploitants	<p>Des exploitants de services voyageurs et marchandises peuvent avoir accès au réseau en passant des accords commerciaux avec Railtrack. Ces accords, et les charges qu'ils incluent, sont soumis à l'approbation de l'organisme de contrôle indépendant. Les redevances d'accès pour l'exploitation de base comprennent plusieurs éléments : a) des redevances pour l'utilisation des voies, qui traduisent l'augmentation immédiate des coûts de maintenance et de renouvellement due aux trains, selon la catégorie et la distance parcourue ; b) des redevances de traction destinées à récupérer le coût du courant électrique, variables selon les régions et les heures, la distance parcourue et le type de véhicule ; c) un montant fixe indépendant du nombre et de la catégorie des trains exploités.</p> <p>Les redevances d'infrastructure, que doivent payer les exploitants de services voyageurs titulaires d'une concession sont essentiellement déterminées lors de l'attribution de la concession, tandis que les autres exploitants éventuels de services voyageurs (ceux qui bénéficient de la liberté d'accès) seraient libres de négocier les redevances, comme le font tous les exploitants de services marchandises. La compétition dans le marché du transport des passagers est pour le présent limitée afin de protéger les détenteurs de "franchises" (qui entrent périodiquement en compétition pour servir le marché). Le projet d'ouvrir ce marché a une compétition directe sur les rails est pour le présent ajourné.</p>
Etablissement de regroupements internationaux	<p>Un regroupement international a été constitué pour exploiter des services de voyageurs empruntant le Tunnel sous la Manche. Il comprend l'entreprise britannique privée Eurostar (UK) Ltd, la SNCF et la SNCB. Une autre entreprise, European Night Services Ltd., a été créée pour offrir des services voyageurs de nuit par le Tunnel. Elle a pour actionnaire Eurostar (UK) Ltd., la SNCF, NS et DB. La Directive 91/440/CEE, qui préconise les droits d'accès aux regroupements internationaux, est appliquée au Royaume-Uni (mais pas encore pour le Tunnel proprement dit car l'examen des projets de réglementation se poursuit entre le Royaume-Uni, la France et la Commission Européenne). Un accord de développement a été conclu avec le consortium privé London & Continental Railways Ltd pour la conception, la construction et l'exploitation d'une ligne ferroviaire à grande vitesse entre Londres et le Tunnel. Cette ligne devrait ouvrir en 2003.</p>
Droits d'accès visant à promouvoir les transports combinés	<p>Voir ci-dessus.</p>

ROYAUME-UNI (suite)

Amélioration de la situation financière des entreprises ferroviaires	Depuis que Railtrack est libéré des contraintes auxquelles il était inévitablement soumis dans le secteur public, il est en mesure d'offrir un meilleur service beaucoup plus avantageux pour les exploitants, les voyageurs et autres usagers ainsi que les investisseurs. Il va pouvoir exploiter pleinement le potentiel du réseau, proposer aux exploitants des améliorations qui profiteront aussi aux usagers et tirer parti des possibilités financières du secteur privé. L'État verse des paiements de compensation aux services ferroviaires par l'intermédiaire du directeur chargé des concessions.
Commentaires généraux	Le programme de privatisation a commencé il y a quelques années avec l'adoption de la Loi sur les chemins de fer de 1993 qui constitue le cadre statutaire de la privatisation et de la libéralisation des chemins de fer britanniques. On a respecté aussi bien l'esprit que le contenu de la politique des transports ferroviaires de la Communauté. Les dispositions des Résolutions 95/3 et 93/6 ont été appliquées.
II. Autres mesures de restructuration	
Mises en oeuvre	Le Royaume-Uni a promulgué une législation, la Loi sur les chemins de fer de 1993. Railtrack a été constitué et privatisé ; un directeur chargé des concessions et un contrôleur des chemins de fer ont été nommés. Le gouvernement a maintenant l'intention d'accorder des concessions pour tous les services de transport de voyageurs, il a déjà privatisé les Rolling Stock Leasing Companies, entreprises de location de matériel roulant, et vendu un certain nombre de petites activités qui faisaient partie de BR. La protection de l'intérêt public sera assurée par le Contrôleur des chemins de fer et dans le cadre de la concession de réseau à Railtrack ou d'autres dispositions statutaires. La séparation entre la fourniture de services et la gestion de l'infrastructure, l'octroi de licences et l'accès à l'infrastructure pour de nouveaux exploitants sont conformes aux objectifs de la Communauté qui souhaite que les chemins de fer deviennent plus concurrentiels ; le volume du trafic augmentera et l'indépendance commerciale des chemins de fer sera assurée. Reconnaisant la nécessité de maintenir certains services non rentables -- ou les services à caractère social -- le système de concession prévoit que les entreprises privées pourront exploiter des services même lorsqu'ils sont déficitaires.
Résultats acquis et anticipés	Il est trop tôt pour évaluer véritablement les résultats mais les premières indications sont favorables.
III. Autres changements importants	
Evolution générale en cours	La liaison ferroviaire du Tunnel sera une ligne à grande vitesse d'une centaine de kilomètres qui reliera le Tunnel à la gare Saint-Pancras à Londres. La capacité des services internationaux de voyageurs d'Eurostar seront plus que doublés et la durée du trajet diminuera d'environ une demi-heure. En outre, la ligne offrira des services nationaux qui feront gagner aux nombreux usagers journaliers du Kent 30 minutes ou plus sur leur trajet quotidien. Il sera possible en cas de besoin de transporter aussi des marchandises.

ROYAUME-UNI (suite)

Après avoir remporté le concours pour la ligne du Tunnel au début de 1996, European Passenger Services (rebaptisé Eurostar (UK) Ltd) et Union Railways Ltd, la société qui a été à l'origine de ce projet, ont été transférés à London et Continental Railways Ltd (LCR). Ce transfert a pris effet au 31 mai 1996.

Railfreight Distribution (RfD), l'entreprise ferroviaire qui propose des services de transport européen de marchandises, exploite des trajets à destination et en provenance des grandes régions manufacturières du Royaume-Uni par le Tunnel et à travers l'Europe vers le sud et l'est. Le nord et l'ouest du pays représentent 70 pour cent du marché des transports internationaux de marchandises. RfD exploite actuellement environ 160 trains par semaine. Ces trains transportent des conteneurs et des caisses mobiles facilitant le transbordement pour les parcours routiers. Cette ligne achemine aussi des trains transportant des voitures neuves et des trains composés de wagons classiques.

RfD est le dernier exploitant de transport ferroviaire de marchandises du secteur public. Il a été mis en vente en juin 1996 et la transaction devrait avoir lieu au début de 1997.

SLOVAQUIE

I. Mise en oeuvre des Résolutions	
Autonomie juridique	<p>ZSR est une société nationale <i>sui generis</i> en vertu de la loi particulière N° 258/93 sur les ZSR. La société ZSR jouit de la personnalité morale et est immatriculée au registre du commerce. L'objet principal de son activité est le transport des voyageurs et des marchandises sur les réseaux nationaux des chemins de fer (c'est-à-dire la gestion et l'exploitation de l'infrastructure, l'entretien et les réparations du matériel roulant et autres). Les organes statutaires des chemins de fer sont le Conseil d'administration et le directeur général. Les chemins de fer sont un établissement directement rattaché au budget de l'État.</p> <p>La nouvelle loi sur les ZSR s.a., actuellement mise à l'étude et devant entrer en vigueur à partir du 1er janvier 1999, marquera une nouvelle étape de la transformation des ZSR en une société commerciale et donc du renforcement de l'indépendance des chemins de fer de l'État.</p>
Séparation entre infrastructure et exploitation	<p>Conformément à la loi N° 258/93 sur le ZSR, on a procédé à la séparation de la gestion comptable de l'infrastructure et de l'exploitation. A partir du 1er janvier 1997, on a introduit au sein de la société ZSR l'organigramme composé de divisions en créant quatre divisions, à savoir : la division de l'infrastructure, la division du matériel roulant, la division du transport des voyageurs et la division du transport des marchandises. Chaque division gère indépendamment sa comptabilité. Cette organisation représente un degré intermédiaire de l'état où les moyens financiers de la voie ferrée ne pourront pas être transférés à l'exploitation.</p>
Accès au marché pour les nouveaux exploitants	<p>La loi n° 258/93 sur les ZSR permet l'entrée d'autres exploitants sur l'infrastructure ferroviaire et la loi n° 1647/1996 détermine les conditions pour l'exploitation de l'infrastructure et pour l'exploitation du transport sur l'infrastructure. Le permis d'exploitation de l'infrastructure et la licence d'exploitation du transport sur l'infrastructure sont délivrés par l'organe administratif de la voie ferrée (organe de l'Administration d'État) en vertu de l'accomplissement des conditions stipulées par cette loi.</p>
Redevances d'utilisation des infrastructures	<p>Le calcul des frais d'utilisation de l'infrastructure se réfère à la loi N° 18/96 sur les prix. Le Ministère des Finances fixe par arrêté les prix maximaux d'utilisation de l'infrastructure. En ce qui concerne les trains de marchandises, les prix sont plus élevés par rapport aux prix des trains de voyageurs, prenant en compte la catégorie des lignes.</p>
Droits d'accès visant à promouvoir les transports combinés	<p>Les opérateurs des transports combinés ont la possibilité d'entrer librement sur le marché des transports. Un contrat d'appui de l'exploitation des transports combinés du système Ro-La a été conclu pour la période des années 1998-2000 entre l'État et les ZSR. Au cours de l'échéance de ce contrat, l'État remboursera aux Chemins de fer la différence entre les frais d'utilisation de l'infrastructure et les taxes tarifaires avantageuses.</p>

SLOVAQUIE (suite)

II. Autres mesures de restructuration	
Mises en oeuvre	<p>Le gouvernement de la République slovaque a adopté en 1995 le Programme de la transformation et du développement du transport ferroviaire jusqu'à l'an 2000, dans le cadre duquel on procède :</p> <ul style="list-style-type: none">– à la mise à l'étude de la loi sur les ZSR s.a. ;– au suivi du programme de développement à long terme des réseaux ferroviaires mettant l'accent sur la solution de la modernisation des principaux corridors européens en vertu des conclusions de la Conférence paneuropéenne en Crète et de leur spécification à Helsinki ;– à la mise à l'étude de la transformation des lignes régionales en vue de constituer des sociétés anonymes, fonctionnant sur le principe commercial.
III. Autres changements importants	
Relations entre l'Europe orientale et l'Europe occidentale	<p>Dans le domaine du transport ferroviaire, la République slovaque est bénéficiaire de plusieurs accords et conventions importants, à savoir COTIF et RID. Elle participe à la recherche des solutions aux corridors paneuropéens, notamment des corridors n° IV, V et VI.</p>

SLOVENIE

I. Mise en oeuvre des Résolutions	
Autonomie juridique	<p>La base juridique pour l'autonomie des opérations existe ainsi que les mécanismes d'OSP. De nouvelles dispositions sont envisagées pour la supervision des prix.</p> <p>La loi sur la Méthode de Conduite et de Financement du Transport (LMCFT, National Gazette n° 71/1993) qui s'applique au réseau ferroviaire existant et à la transformation de la propriété de la compagnie ferroviaire de l'état Slovenske zveznice d.d. (SZ) définit le service transport ferroviaire, établit les conditions pour fournir des services d'intérêt public, règle la gestion de l'infrastructure ferroviaire et établit la réorganisation et le procédé de transformation de propriété de la SZ. Les provisions de la "LMCFT" incorporent les principes des Directives 91/440/EEC, 95/18/EC et 95/19/EC.</p> <p>La "LMCFT" stipule que le Gouvernement doit conclure des contrats annuels avec la SZ ou des contrats de concessions avec des concessionnaires.</p> <p>Le prix du transport ferroviaire des passagers est contrôlé et subventionné. Le prix du transport des marchandises est libre de tout contrôle.</p>
Séparation entre infrastructure et exploitation	<p>La base juridique pour la séparation des comptes existe. La séparation institutionnelle est toujours en cours.</p> <p>La "LMCFT" stipule que la SZ sépare la comptabilité concernant l'infrastructure ferroviaire des services de transport et que ces comptes séparés soient aussi maintenus pour des opérations sujettes aux obligations de service public.</p> <p>L'état détient 100 % de l'infrastructure ferroviaire. Les opérations, la gestion et l'administration de cette infrastructure sont sous la responsabilité de la compagnie commerciale SZ d.d.</p>
Accès au marché pour les nouveaux exploitants	<p>La base juridique, incluant des procédures dans l'éventualité d'une contestation, est en cours de préparation. Il n'y a eu aucun cas de nouveaux opérateurs entrants sur le marché jusqu'à présent et aucune demande d'accès au réseau.</p> <p>La "LMCFT" prévoit le libre accès à l'infrastructure ferroviaire aux utilisateurs remplissant les conditions spécifiques déterminées par la loi. L'accès à l'infrastructure ferroviaire sera autorisé par une agence nationale, les procédures sont encore à compléter.</p>
Redevances d'utilisation des infrastructures	<p>La base juridique pour l'établissement des charges pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire publique est en cours de préparation. Une méthodologie pour l'application de charges à l'utilisation de l'infrastructure a été préparée.</p> <p>La "LMCFT" prévoit les charges à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. SZ est exemptée du paiement de ces charges jusqu'à ce quelle ait fini un programme de réhabilitation. Une étude a été menée qui servira de base à l'établissement d'un montant des charges pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Suivant cette étude, trois méthodes de calculs pour les charges sont possibles, en utilisant différentes valeurs de poids pour refléter les coûts fixes, variables et externes.</p>

SLOVENIE (suite)

	Les charges pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire à usage public n'ont pas, jusqu'à présent, été appliquées.
Etablissement de regroupements internationaux	Aucun regroupement international n'a été établi jusqu'à présent.
Droits d'accès visant à promouvoir les transports combinés	<p>La base juridique pour les droits d'accès et pour la promotion du transport combiné est en cours de préparation. De tels droits n'ont été jusqu'à présent exploités que par l'association Interconteneur.</p> <p>Les questions de principe relatives à l'allocation des capacités des itinéraires ferroviaires et le calcul des redevances sont abordés par la LMCFT. Afin de mettre en pratique les clauses de la Directive 95/19/EC, la LMCFT a besoin d'être complétée par des conditions qui vont régler l'allocation des itinéraires ferroviaires aux opérateurs de transport combiné.</p>
Amélioration de la situation financière des entreprises ferroviaires	<p>Les dettes des chemins de fer ont été restructurées et sorties du bilan, et des mesures ont été prises afin de garantir qu'il n'y aura plus de dettes non recouvrables à l'avenir.</p> <p>En 1993, le Gouvernement a lancé un programme de réhabilitation pour la période 1993-1996 pour restructurer les chemins de fer en un système moderne et adapté aux besoins du marché. La réhabilitation continue sous la forme d'un nouveau programme pour continuer cette restructuration pour la période 1996-2000 afin d'améliorer l'efficacité, la rentabilité et la transparence et de réduire les coûts de l'exploitation.</p>
II. Autres mesures de restructuration	
Mises en oeuvre	<p>La restructuration et la privatisation des entreprises annexes au transport et d'autres mesures pour l'amélioration de la productivité.</p> <p>Le nouveau programme de restructuration de la SZ introduira une nouvelle structure organisationnelle qui sera mise en place progressivement. Ceci induira une séparation en unités commerciales plus poussée et confiera une responsabilité accrue aux employés en terme de résultats économiques au sein des nouvelles unités.</p>
III. Autres changements importants	
Evolution générale en cours	La Slovénie continuera à mettre en application les clauses des directives de l'UE réglant le transport ferroviaire.
Relations entre l'Europe orientale et l'Europe occidentale	Les efforts vont continuer afin d'intégrer le système de chemins de fer slovène dans un système européen intégré et afin de renforcer les relations avec l'Autriche, l'Italie, la Croatie, la Hongrie et d'autres pays aussi bien que d'adopter les décisions sur les accords internationaux qui en résultent dans le domaine du transport ferroviaire.

SUÈDE

I. Mise en oeuvre des Résolutions	
Autonomie juridique	<p>SJ et les autres exploitants jouissent d'une indépendance commerciale totale (SJ était déjà relativement indépendant de l'État avant 1988) mais SJ appartient toujours à l'État.</p> <p>Les administrations de transport nationales et locales ont le droit d'acquérir des entreprises de transport de voyageurs pour assurer les obligations de service public. Cela doit faire l'objet d'appels d'offres.</p> <p>L'État ne contrôle pas les prix.</p>
Séparation entre infrastructure et exploitation	<p>Depuis 1988, Banverket est chargé de la comptabilité pour l'infrastructure.</p> <p>Depuis que l'État a pris en charge l'infrastructure ferroviaire, en 1988, la gestion de celle-ci est totalement séparée de l'exploitation.</p>
Accès au marché pour les nouveaux exploitants	<p>Conformément à la Directive 95/18/CE, les exploitants qui ont obtenu une licence ont le droit d'avoir accès à l'infrastructure nationale. Cependant, SJ a l'exclusivité des transports de voyageurs interrégionaux et conserve des droits protégés pour le fret. Les demandes d'accès au réseau doivent être présentées à Banverket. Les nouveaux exploitants sont : MTAB, une nouvelle entreprise constituée en 1996 pour le transport du minerai de fer (actionnaire majoritaire : LKAB, entreprise minière ; autres actionnaires : SJ et NSB) ; deux petites entreprises offrant des services régionaux par automotrices ; depuis quelques années, huit petits transporteurs de fret travaillant surtout avec SJ.</p>
Redevances d'utilisation des infrastructures	<p>Les redevances d'utilisation des voies ont été introduites en 1988 avec un élément variable et un élément fixe. Dans un but promotionnel, le transport combiné de marchandises est exempté de charge fixe. Toutes les redevances sont décidées par l'État. L'élément variable couvre les coûts marginaux de l'exploitation des trains c'est-à-dire non seulement l'usure des voies et des caténaires mais aussi les coûts externes comme les accidents et les émissions. Il se compose de taxes relatives aux voies, aux accidents, aux caténaires, aux diesels et au triage. L'élément fixe est un montant annuel par essieu dans chaque classe de poids pour les diverses catégories de wagons, et par essieu moteur pour les locomotives. Les recettes publiques provenant de ces taxes couvrent 30 pour cent environ du coût total de maintenance des infrastructures.</p> <p>Le rapport entre éléments fixes et éléments marginaux dans le calcul des redevances s'établit à 35/65.</p> <p>Il n'y a pas de concurrence pour les attributions.</p>
Etablissement de regroupements internationaux	<p>Les regroupements internationaux et les entreprises de transport combiné ont accès à l'infrastructure nationale conformément aux dispositions de la Directive 91/440/CEE. On peut citer comme exemple de regroupement international la MTAB existant depuis juillet 1996, une société de transport de marchandises indépendante contrôlée par la société minière LKAB qui assure le transport, représentant un trafic important, du minerai de fer des champs miniers de Kiruna au port de Narvik, tous deux en Norvège, et à Luleå en Suède.</p>

SUÈDE (suite)

	Formes de coopération avec d'autres entreprises ferroviaires : Hansa Rail GmbH, une société de vente et de commercialisation de transports ferroviaires de marchandises entre la Suède et l'Allemagne, et SveRailItalia AB, société analogue pour les transports Suède-Italie.
Droits d'accès visant à promouvoir les transports combinés	Le transport combiné jouit des mêmes droits que les autres transports de marchandises, c'est-à-dire que l'accès est autorisé dans les mêmes conditions. Pour l'instant on n'a reçu aucune demande de droits spéciaux d'exploitation de transport combiné conformément à la Directive 91/440/CEE mais ces transports sont développés par une filiale de SJ détenue par la société nationale.
Amélioration de la situation financière des entreprises ferroviaires	Réaménagement et annulation des dettes existantes. Les dettes de SJ pour l'infrastructure et certains actifs d'exploitation obsolètes ont été assumées par l'État en 1988 afin que la société puisse prendre un nouveau départ. Les exploitants n'ont plus aucune responsabilité financière pour ce qui est de l'infrastructure appartenant à l'État. Ils versent des redevances de la même façon que pour les routes (voir ci-dessus). Ils n'ont pas d'obligations de service public ou d'autres obligations de trafic. Les dettes de SJ ne peuvent dépasser un certain niveau et la société est autorisée à vendre des actifs et des filiales dans certaines limites.
II. Autres mesures de restructuration	
Mises en oeuvre	<p>Les règles fixant les procédures de l'organisation au sein de SJ ont été libéralisées. Des mesures de suppression d'effectifs et de matériel roulant (principalement des wagons de locomotives de manoeuvre) ont été prises. A l'heure actuelle il n'y a pas de débat sur une éventuelle privatisation de SJ.</p> <p>Des mesures d'incitation ont été introduites dans les accords sur l'accès aux infrastructures afin d'améliorer la productivité et l'efficacité dans les opérations et la gestion des infrastructures.</p> <p>Mesures visant à réduire la durée d'attente aux frontières : 1) un nouveau lien fixe entre la Suède et le Danemark sera mis en place d'ici 2000 ; 2) pour le trafic voyageurs : un accord bilatéral avec NSB (en vigueur) permettant aux trains de transiter sans changer de personnel d'accompagnement ou de locomotive ; le passage d'unités diesel sur le ferry-boat vers le Danemark, introduit en juin 1996, réduira légèrement le temps de parcours ; 3) pour le fret : les formalités de passage des frontières ont lieu désormais à l'intérieur du territoire ; traitement entièrement électronique des documents de fret entre SJ et NSB ; un accord bilatéral en vigueur concerne l'acceptation mutuelle de la classification des marchandises dangereuses (RID) ; l'inspection technique du matériel roulant avant l'acceptation par les autres entreprises ferroviaires a été annulée ; la formation des trains internationaux est rationalisée par concentration à Malmö ; des renseignements préalables sur la formation des trains sont échangés entre SJ, DSB et DB.</p>

SUÈDE (suite)

Résultats acquis et anticipés	Banverket a décuplé ses investissements depuis la séparation de 1988. Les voies sont améliorées aussi bien pour la circulation des trains pendulaires à grande vitesse que pour le transport des marchandises (ce dernier est très important en Suède). SJ est devenu de loin l'entreprise ferroviaire la plus efficace d'Europe, en termes d'unités de trafic par employé. En 1995, ses effectifs avaient été réduits de moitié par rapport à 1988.
III. Autres changements importants	
Evolution générale en cours	<p>En 1991, une TVA de 25 pour cent a été introduite sur le transport ferroviaire des voyageurs. En 1993, elle a été abaissée à 12 pour cent, taux qui reste en vigueur aujourd'hui.</p> <p>La Suède a appliqué les Directives 91/440/CEE et 95/18/CE. Le réseau est ouvert à tous pour le fret, c'est-à-dire pas seulement aux regroupements internationaux et aux entreprises de transport combiné.</p>
	<p>En 1998, la Suède adoptera une nouvelle politique des transports qui n'est pas encore complètement élaborée mais dont on sait qu'elle donnera la priorité à l'environnement et à la sécurité.</p> <p>La compétitivité de la Suède en matière de transport ferroviaire de marchandises a considérablement changé lorsqu'on a augmenté la charge par essieu et la longueur admissibles des camions. En outre, les taxes sur les véhicules diesel ont été réduites.</p>
Relations entre l'Europe orientale et l'Europe occidentale	Les pays nordiques travaillent actuellement sur le Projet de Triangle nordique et la Banverket reçoit des crédits pour des études de faisabilité sur l'amélioration du réseau ferroviaire. Ce projet a des incidences sur le trafic avec la Russie, entre Helsinki et Saint-Pétersbourg. Banverket suit l'évolution de la région de Barents en vue d'échanges éventuels avec le nord de la Russie.

SUISSE

I. Mise en oeuvre des Résolutions	
Autonomie juridique	<p>Les Résolutions 93/6 et 95/3 de la CEMT seront mises en oeuvre en Suisse dans le cadre du projet de réforme des chemins de fer, dont le but est d'assurer une nouvelle base aux chemins de fer. Les conditions structurelles et juridiques actuelles ne correspondent en effet plus aux besoins d'un système de transport moderne. La réforme des chemins de fer a pour objectifs principaux d'adapter les transports publics aux exigences de notre époque, d'améliorer la compétitivité des chemins de fer et par conséquent le rapport coûts-bénéfices pour les pouvoirs publics. Elle met à disposition les outils qui permettront de mieux séparer les fonctions politique et de gestion, d'élargir la marge de manoeuvre opérationnelle et d'introduire des éléments de concurrence dans le système ferroviaire. Elle permettra aussi de régler la question du désendettement des Chemins de Fer Fédéraux (CFF).</p> <p>La forme actuelle des CFF sur le plan de l'organisation et du droit (établissement sans propre personnalité juridique) ne permet plus de répondre aux exigences de notre époque. Le marché des transports étant soumis à des modifications constantes, les CFF devraient pouvoir réagir rapidement. Leur statut juridique devrait donc être adapté en vue d'octroyer une plus grande autonomie à l'entreprise.</p> <p>Diverses formes juridiques ont été examinées dans le cadre de l'élaboration de la réforme des chemins de fer et les CFF seront transformés en société anonyme de droit public.</p> <p>La réforme des chemins de fer permettra de définir clairement la répartition des tâches entre la Confédération et les CFF. La Confédération se limitera aux objectifs politiques et financiers. Elle continuera d'être responsable des investissements des CFF, mais elle laissera à l'entreprise la responsabilité de l'exploitation. Pour atteindre ces buts, le Conseil fédéral et les CFF fixeront en commun, tous les quatre ans, les objectifs de l'entreprise. Ceux-ci seront inscrits dans une convention sur les prestations, qui sera soumise à l'approbation des Chambres. Pour la même période et compte tenu de la convention, le Parlement sera appelé à fixer un plafond de dépenses pour les CFF (trafic régional exclu). La convention sur les prestations et le plafond de dépenses détermineront les conditions-cadre applicables à l'entreprise. Celle-ci sera alors seule responsable de la mise en oeuvre. Si les objectifs fixés ne sont pas atteints, les comptes de l'entreprise seront grevés (suppression de la couverture automatique du déficit).</p>
Séparation entre infrastructure et exploitation	<p>Dans le cadre de la réforme ferroviaire, les entreprises de transports ferroviaires devront séparer sur le plan comptable et, parfois, organisationnel, les secteurs de l'infrastructure et des transports, intégrés jusqu'ici. Les subventions croisées seront ainsi éliminées, ce qui garantira la transparence nécessaire. Seule la séparation sur le plan comptable est prévue pour les petites et moyennes ETC et les chemins de fer à voie étroite. Quant aux grandes ETC, elles devront, comme les CFF dans le cadre de leur réforme interne, procéder à la séparation sur le plan de la comptabilité et de l'organisation.</p>

SUISSE (suite)

Accès au marché pour les nouveaux exploitants	<p>A l'heure actuelle, le trafic ferroviaire suisse est organisé de manière que les chemins de fer étatiques et privés soient dans une large mesure, quant à leurs infrastructures, les seuls fournisseurs de prestations voyageurs et marchandises (production intégrée). L'introduction de l'accès au réseau implique donc une modification de l'organisation actuelle du trafic ferroviaire. Les opérateurs ferroviaires qui peuvent utiliser le même réseau entreront donc partiellement en concurrence l'un avec l'autre. Aujourd'hui déjà, des "tiers" empruntent le réseau ferroviaire suisse dans le trafic international à longue distance des voyageurs et dans le trafic marchandises (par exemple les lignes "City Night" de la société anonyme DACH Hotelzug; "Groupement d'intérêt économique (GIE)" pour le trafic TGV avec la France; "Cisalpino SA": trains "Pendolini" pour le trafic avec l'Italie). Ces droits d'accès sont régis par des contrats bilatéraux avec les exploitants de l'infrastructure et reposent en général sur la coopération.</p> <p>Dans le cadre de la réforme des chemins de fer, le champ d'application de l'accès non-discriminatoire au réseau sera accordé par analogie avec les évolutions probables du droit de l'UE (ensemble du trafic marchandises, certaines prestations du trafic voyageurs). Le réseau ne sera cependant ouvert aux entreprises étrangères que si la réciprocité est accordée.</p> <p>Des règles claires et opérationnelles devront être établies pour que l'accès au réseau entraîne une concurrence accrue entre les chemins de fer. Il s'agira de régler non seulement les droits, mais aussi les limites de cet accès. En Suisse, le trafic ferroviaire voyageurs régional et sur de longues distances constitue la clé de voûte de tous les transports publics. Ce trafic dit "lié à l'horaire" doit donc être prioritaire dans l'utilisation du réseau. Il faut par ailleurs éviter tout "écrémage", c'est-à-dire empêcher que des tiers fournissent des offres attrayantes uniquement aux heures de pointe, portant ainsi atteinte au système dans son ensemble. Pour pouvoir utiliser le réseau, une entreprise de chemin de fer devra remplir les conditions suivantes :</p> <p>Procédure d'autorisation: Dans le cadre d'une telle procédure, il faudra examiner les exigences générales auxquelles doit satisfaire l'entreprise souhaitant utiliser un réseau étranger. Il s'agit, pour l'essentiel, de la sécurité de l'entreprise requérante sur le plan de son personnel et de son organisation, de la sûreté du matériel roulant utilisé et des garanties financières (solvabilité et couverture d'assurance). Il faut en outre éviter le <i>dumping</i> social: l'entreprise devra prouver que les dispositions concernant la santé, les conditions sociales et les droits des travailleurs seront respectées et que les employés seront engagés à des conditions comparables. Outre ces exigences générales pour l'accès au réseau, l'autorité de surveillance vérifiera si l'entreprise est à même d'observer pour une ligne déterminée les dispositions du droit ferroviaire relatives à la technique. Les exigences de sécurité propres à une ligne doivent être remplies en ce qui concerne le personnel et le matériel.</p>
---	---

SUISSE (suite)

	<p>Procédure d'admission: Une procédure codifiée sur le plan international sera appliquée pour la vérification de la sécurité de la traction et du matériel roulant (véhicules moteurs et autres véhicules).</p> <p>Convention: Le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise de transport devront conclure une convention sur l'attribution du tracé et la rémunération (dans le cadre des prescriptions sur le calcul du prix du tracé). S'agissant des montants à percevoir, il faudra que les coûts soient transparents pour l'utilisateur de l'infrastructure. En cas de divergences d'opinions, il sera possible de faire appel à une commission d'arbitrage qui veillera à accorder l'accès au réseau de manière non discriminatoire.</p>
Redevances d'utilisation des infrastructures	<p>La fixation des prix devra prendre en considération la situation du marché et épuiser la capacité de paiement dans les trafics particulièrement lucratifs. Le secteur du transport devra couvrir au moins les coûts marginaux à court terme (frais directs résultant d'un train supplémentaire). On renonce donc à ce que l'opérateur de l'infrastructure couvre tous les coûts. La définition et la concrétisation pratique d'un tel système devront se faire dans le cadre de l'application de la réforme des chemins de fer.</p>
Amélioration de la situation financière des entreprises ferroviaires	<p>Les comptes des CFF sont lourdement obérés par la rémunération des prêts de la Confédération. Les engagements à long terme correspondent à un montant quatre fois plus grand que le capital de dotation (capital propre). Dans l'optique actuelle, les CFF ne peuvent ni rémunérer ni rembourser les investissements d'infrastructure opérés dans le passé. Les frais de capitaux sont payés pour une large part par la Confédération au titre de la contribution d'infrastructure. En 1995, les CFF avaient une charge d'intérêt de 676 millions de francs suisses, soit 10 pour cent des charges globales. Il faudra donc désendetter l'entreprise dans le cadre de la réforme des chemins de fer. Cette mesure doit être réalisée pour le 1er janvier 1998 et se fera selon les principes suivants : La Confédération prend en charge les emprunts et les engagements (1997: 5 560 millions de francs suisses) des CFF vis-à-vis de leur caisse de pensions et de secours (CPS). Cela augmente d'autant leurs dettes envers la Confédération, pour qui cette opération est comptabilisée par le bilan. Le compte financier et le compte de résultats ne sont pas touchés. Les emprunts de trésorerie de 14 milliards de francs accordés au secteur de l'infrastructure (y compris les prêts convertis de la CPS) seront transformés en capital propre à raison de 8 milliards de francs, un échange d'actifs étant réalisé dans le bilan de la Confédération. A l'exception des investissements rentables actuels (surtout investissements utilisés uniquement par des tiers, usines électriques, parties de Rail 2000), les emprunts restants de 6 milliards seront convertis en emprunts conditionnellement remboursables à intérêt variable. L'ancien capital propre de trois milliards de francs servira de base au secteur des transports. Les emprunts portant un intérêt normal pour le secteur des transports (matériel roulant) restent en vigueur.</p>
Commentaires généraux	<p>Plusieurs questions fondamentales devront encore trouver des solutions dans le cadre de la 2ème étape du processus de réforme ferroviaire. Il s'agit pour l'essentiel des points suivants: surveillance des questions de sécurité, procédure d'approbation des plans, relations entre les CFF et les ETC et répartition des tâches entre la Confédération et les cantons.</p>

SUISSE (suite)

	<p>La réforme des chemins de fer doit être comprise comme un processus permettant d'adapter par étapes les structures des transports publics aux besoins du marché. Le présent paquet de mesures devra donc être suivi d'autres mesures conformément à l'idée d'une "réforme permanente".</p>
II. Autres mesures de restructuration	
Mises en oeuvre	<p>En sus de la réforme des chemins de fer, les CFF procèdent à la réforme de leur entreprise. L'objectif de cette restructuration interne est de renforcer leur capacité d'action. Cela se fera notamment par des structures plus proches du marché et par le raccourcissement de la voie hiérarchique. Cette restructuration est une condition impérative pour introduire la concurrence dans le domaine ferroviaire. La réforme de l'entreprise conduit à une restructuration des CFF. Outre le département présidentiel, l'entreprise sera subdivisée en un secteur "transports" et en un secteur "infrastructure", chacun étant doté de son propre bilan et de son propre compte de résultats. Les tâches des directions d'arrondissement de Lausanne, Lucerne et Zurich se concentreront sur la gestion opérationnelle de l'infrastructure et de l'exploitation. Elles seront désormais subordonnées au département "infrastructure". Avec la réforme du transport régional des voyageurs (TRV) dans le cadre de la révision de la loi sur les chemins de fer, les CFI ont déjà subdivisé leur réseau en six régions pour ce trafic, dès le 1er janvier 1996. Des délégués régionaux fonctionnent comme interlocuteurs directs des cantons, qui font désormais office de commanditaires des offres du transport régional des voyageurs.</p> <p>D'autres mesures visant à améliorer la productivité des CFF sont en cours. L'on peut notamment citer le projet "<i>turnaround</i>" qui vise à rentabiliser le trafic par wagons complets isolés. Ce programme a permis de réduire le parc des wagons destinés à ce type de trafic et d'optimiser la gestion du matériel roulant.</p> <p>Une analyse est également en cours en ce qui concerne les possibilités d'améliorations des résultats en trafic marchandises de transit et en transport combiné import-export. Des potentiels se dessinent, tant côté production que côté vente.</p> <p>La réforme interne des CFF vise à instaurer à tous les niveaux des incitations plus importantes pour un comportement axé sur les résultats. Sa concrétisation est prévue progressivement d'ici au 1er janvier 1998. Les réformes des CFF et des chemins de fer se complètent.</p>
III. Autres changements importants	
Relations entre l'Europe orientale et l'Europe occidentale	<p>Aucun problème particulier n'est à signaler en ce qui concerne les relations entre les CFF et les chemins de fer des pays en transition.</p>

TURQUIE

I. Mise en oeuvre des Résolutions	
Autonomie juridique	TCDD est une entreprise économique d'État. On élabore un projet de loi sur les chemins de fer et un projet de contrat redéfinissant les obligations de service public pour que TCDD puisse appliquer les principes commerciaux et économiques et fixer librement ses tarifs en fonction des conditions du marché. TCDD restera une entreprise économique d'État sous la nouvelle législation.
Séparation entre infrastructure et exploitation	Les études relatives à la séparation comptable de l'infrastructure et de l'exploitation et à leur réorganisation en services commerciaux indépendants conformément à la Directive 91/440/CEE, sont en cours. L'objectif est de financer l'infrastructure par des crédits publics.
Accès au marché pour les nouveaux exploitants	Le nouveau projet de loi sur les chemins de fer garantira l'accès au réseau ferroviaire à des tiers. Les nouveaux exploitants ayant conclu un arrangement de libre accès seront autorisés par l'État à exploiter un trajet donné. Un contrat d'utilisation de l'infrastructure sera négocié et conclu entre le réseau commercial TCDD et l'exploitant.
Amélioration de la situation financière des entreprises ferroviaires	Une fois que le projet de loi sur les chemins de fer entre en vigueur, les dettes cumulatives dues au Trésor public et à la sécurité sociale au 31 décembre 1996 seront converties en fonds propres ainsi que les arriérés de remboursement des emprunts et des intérêts dus à cette même date.
Commentaires généraux	La restructuration des chemins de fer bénéficiera de l'apport des investissements en capital d'un montant de US \$ 120 millions par an ; un rationalisation de l'effectif réduira le subventions publics vers 40 % de ceux accordés en 1997.
II. Autres mesures de restructuration	
Mises en oeuvre	Un plan de restructuration de 10 ans a été établi pour TCDD avec l'aide de consultants. Sa mise en oeuvre a commencé.
Résultats acquis et anticipés	Les services commerciaux ont été réorganisés en trafic voyageurs, trafic marchandises, ateliers et infrastructure. Le passage à une nouvelle organisation structurelle devrait augmenter la productivité et la rentabilité par le biais d'une réduction des coûts et d'une augmentation des recettes.
III. Autres changements importants	
Relations entre l'Europe orientale et l'Europe occidentale	En raison de sa situation géographique, la Turquie sert de pont entre l'Europe et l'Asie ; le Groupe de travail G 24 s'emploie à assurer l'interopérabilité des services ferroviaires.

Pays membres de la CEI

BELARUS

Des informations restreintes, tirées de diverses publications¹, sont présentées ci-dessous.

Nature et état du marché

Le marché ferroviaire biélorusse diffère également, quoique moins que la plupart des autres marchés ferroviaires de la CEI, de celui de l'Union Européenne. En effet :

- les chemins de fer biélorusses jouissent d'un monopole sur la plupart des marchés où ils opèrent,
- les chemins de fer biélorusses sont avant tout des transporteurs de marchandises : les marchandises représentent 67 % du nombre total d'unités kilométriques², contre 46 % seulement dans l'UE.

Les chemins de fer biélorusses assurent pour l'essentiel des services de transit au bénéfice de la Fédération de Russie. Ils sont tributaires de leur trafic de transit dont les recettes servent à éponger leur déficit global.

Le nombre de tonnes/km a chuté de plus de 60 % entre 1991 et 1995. Le maintien des tarifs voyageurs à un niveau peu élevé a permis en revanche de limiter la diminution du nombre voyageurs/km à 20 %. Les services voyageurs sont lourdement déficitaires.

Etant donné l'importance du trafic de transit à destination et en provenance de la Russie, les chemins de fer biélorusses s'avèrent dépendre étroitement du ministère des chemins de fer (de la Fédération de Russie) sur le double plan opérationnel et commercial.

Autonomie de gestion

Les chemins de fer biélorusses sont gérés par une administration qui relève du ministère des transports et des communications. Il semble avéré que rien ou presque n'a été fait pour asseoir leur gestion sur des bases commerciales normales ou les réformer dans le sens voulu par les résolutions de la CEMT. La gestion des chemins de fer biélorusses n'est, en conclusion, guère indépendante de l'État.

Situation financière

Aucune mesure ne semble avoir été prise afin d'améliorer la situation financière des chemins de fer biélorusses. Cette situation risque au contraire d'être encore aggravée par leurs projets d'adaptation de certaines lignes à la circulation de trains de voyageurs à grande vitesse.

¹ International Railway Journal, mai 1996 ; World Business Report ; banque de données de la Banque Mondiale et Jane's World Railways, 1997-1998.

² Produit de l'addition du nombre de tonnes/km et du nombre de voyageurs/km.

FEDERATION DE RUSSIE

Nature et état du marché

Avant d'examiner les mesures qui ont déjà été prises et celles qui doivent encore l'être, il importe de réfléchir à la taille et à la structure du marché des chemins de fer de la Fédération de Russie. Les chemins de fer russes représentent 60 % des chemins de fer de l'ancienne Union Soviétique. Quoique leur trafic ait diminué de plus de la moitié depuis 1991, ils restent, avec leurs 1 100 milliards de tonnes/km enregistrés en 1997, un des plus grands systèmes ferroviaires au monde. Ils n'ont été dépassés que par les États Unis (chemins de fer de la classe I : 1 900 milliards) et la Chine (1 300 milliards)¹. A titre de comparaison, les chemins de fer de l'UE n'ont pas dépassé les 220 milliards de tonnes/km², soit un cinquième du trafic de la Fédération de Russie. A l'inverse, le nombre de voyageurs/km est nettement plus bas dans la Fédération de Russie (170 milliards) que dans l'UE (260 milliards).

Les structures des marchés ferroviaires russe et communautaire accusent quelques différences significatives :

- Les chemins de fer russes jouissent d'un monopole sur la plupart des marchés où ils opèrent. En 1990, le rail a pris à son compte 50 % des tonnes/km de fret transportées en Union soviétique³ (contre 15 % dans l'UE en 1994⁴), la plupart du reste revenant aux oléoducs et gazoducs. Abstraction faite du transport par conduites et par voie navigable, la part de marché du rail était proche de 90 % (UE : 22 %). La prédominance du rail s'explique par l'absence de concurrence de la route qui n'a assuré que 7 % des tonnes/km (UE : 72 %).
- La taille du réseau et les distances moyennes sont beaucoup plus importantes : la distance moyenne de transport des marchandises atteint 1.200 km dans la Fédération de Russie alors qu'elle oscille entre 120 et 400 km dans l'UE⁵.
- Les chemins de fer russes sont avant tout des transporteurs de marchandises : les marchandises représentent 75 % de l'ensemble des unités kilométriques⁶ dans la Fédération de Russie contre 46 % seulement dans l'UE.
- Les chemins de fer russes transportent beaucoup de marchandises en vrac et leurs volumes de trafic sont considérables : la densité du trafic (mesurée en unités de trafic par kilomètre de voie) est près de 4 fois plus forte dans la Fédération de Russie qu'aux Pays-Bas, qui ont la plus forte densité de toute l'UE.

Ces facteurs doivent être pris en compte dans l'analyse des besoins et des possibilités de réforme dans la Fédération de Russie.

¹ Source : "World Business Report, 1998", base de données de la Banque mondiale. Les chiffres des États Unis, de la Chine et de l'Allemagne sont ceux de 1995.

² Source : "Une stratégie pour revitaliser les chemins de fer communautaires", livre blanc de l'UE, 1996.

³ Railway Sector Survey of Russia, Belarus, Ukraine and Kazakstan, BERD, 1993.

⁴ Source : "Une stratégie pour revitaliser les chemins de fer communautaires".

⁵ Source : "World Business Report, 1998", base de données de la Banque mondiale.

⁶ Produit de l'addition du nombre de tonnes/km et du nombre de voyageurs/km.

Loi fédérale de 1995 sur le transport par chemin de fer

La loi fédérale de 1995 sur le transport par chemin de fer est la loi la plus importante pour la gestion des chemins de fer de la Fédération de Russie. Elle constitue la base légale de l'organisation du secteur ainsi que des relations économiques entre les différents organes concernés.

La loi règle les relations entre l'État et les chemins de fer. Elle réunit tous les chemins de fer non-spécialisés de la Fédération de Russie sous la responsabilité directe du ministère des chemins de fer (article premier). Ses principales dispositions se présentent comme suit :

1. Le ministère des chemins de fer définit et gère les relations économiques, et notamment la répartition des profits, entre les 17 entreprises ferroviaires et les divers organismes et institutions qui leur fournissent des services (articles 3 paragraphe 2, 4 paragraphe 2 et 11 paragraphe 2).
2. Le patrimoine des chemins de fer appartient à la Fédération, mais les entreprises ferroviaires sont autorisées à l'utiliser à des fins (ferroviaires) spécifiques. L'acquisition et la gestion des biens ferroviaires doit s'effectuer dans le respect de règles arrêtées par le gouvernement (article 4, paragraphe 2).
3. Les chemins de fer sont autorisés à occuper des sols pour le transport par chemin de fer. Le ministère des chemins de fer contrôle l'utilisation qui est faite de ces sols (article 5).
4. La gestion du processus de transport relève de la seule compétence du ministère des chemins de fer. Les autres organes de l'État n'ont pas le droit d'y intervenir (article 7, paragraphe 2).
5. La désignation et le licenciement des dirigeants de chacune des 17 entreprises ferroviaires sont faites avec l'approbation du Gouvernement Fédéral sur la base de l'avis du ministère des chemins de fer, après consultation des autorités des républiques et des gouvernements régionaux. Leur nomination doit être approuvée par le gouvernement fédéral (article 8).
6. Le ministère des chemins de fer contrôle la situation financière et les activités des entreprises ferroviaires et soumet des comptes consolidés aux autorités compétentes (dont l'identité n'est pas précisée) (article 11, paragraphe 8).
7. Les tarifs sont fixés sur la base de règles arrêtées par le gouvernement fédéral (ou par les républiques et les gouvernements régionaux dans le cas des transports locaux de voyageurs) (article 10). Les tarifs doivent refléter les coûts, compte tenu des subventions reçues.

Les 17 entreprises régionales de chemin de fer sont des entreprises d'État. Chacune de ces entreprises est un centre de profit qui a la haute main sur :

- les locomotives,
- certaines voitures de voyageurs,
- le chargement des wagons.

Ces entreprises contrôlent la majeure partie de leurs dépenses en capitaux - chacune retient les bénéfices opérationnels net d'impôts et des paiements obligatoires envers MPS, telles que les contributions aux dépenses centrales générales.

Les entreprises agissent évidemment dans leur intérêt propre, un intérêt qui peut ne pas toujours se confondre avec celui des chemins de fer dans leur ensemble. C'est ainsi que :

- la répartition des recettes entre les entreprises s'effectue sur la base d'une formule. Elle pourrait être améliorée afin de réduire l'incitation imprévue de retarder l'acheminement des wagons qui subsiste dans la formule existante ;
- les entreprises ne se sentent guère portées à fournir un service à des trafics dont le lieu d'origine ne se situe pas dans leur région ;
- les décisions d'investissement sont souvent prises au niveau local et peuvent ne pas être les meilleures qui soient. De même, les éléments d'actifs sont contrôlés au niveau local et leur utilisation peut s'en trouver réduite.

Une des tâches importantes du ministère des chemins de fer est donc d'encourager plus activement les entreprises ferroviaires régionales à mieux mener leurs activités.

Loi fédérale de 1996 sur l'activité des monopoles naturels

La loi fédérale de 1996 sur l'activité des monopoles naturels crée le service fédéral de réglementation des monopoles naturels dans les transports (FSEMT). Devenu opérationnel en 1997, ce service placé sous la responsabilité du gouvernement fédéral, fixe les tarifs voyageurs (autres que suburbains) et marchandises, une mission qui incombait autrefois aux ministères de l'économie et des finances.

La loi antérieure, de 1995, avait délégué la responsabilité des tarifs voyageurs suburbains (et des aides correspondantes) aux républiques et aux gouvernements régionaux. Ces républiques et ces gouvernements régionaux n'ont toutefois pas d'argent pour verser des aides et le ministère des chemins de fer continue à couvrir le déficit des services suburbains en puisant dans les recettes tirées du trafic marchandises.

Néanmoins, des progrès réels sont réalisés. Un accord est entré en vigueur entre le MPS et les gouvernements de 67 républiques et régions pour l'amélioration des transports régionaux. MPS a conclu des accords bilatéraux avec les gouvernements de 20 républiques et régions liant la tarification à des paiements compensatoires pour des services ferroviaires et pour la construction des infrastructures ferroviaires nouvelles.

Loi anti-monopoles

Le comité national contre les monopoles (GAK) créé par un décret présidentiel de 1990 est un organisme fédéral chargé de mettre en oeuvre les politiques nationales en matière de concurrence, de monopoles et de droits des consommateurs.

Plusieurs lois et autres actes législatifs définissent les compétences de ce comité. Pour les chemins de fer, le principal de ces textes est la loi sur la concurrence qui pourrait leur être opposée en cas notamment de discrimination tarifaire.

Le GAK et le service fédéral de réglementation des monopoles naturels dans les transports sont chargés de responsabilités qui leur donnent un rôle dans la restructuration des chemins de fer.

Comparaison de la législation actuelle aux résolutions de la CEMT

Autonomie de gestion

La Résolution 93/6 recommande de soustraire les entreprises de chemin de fer à la tutelle de l'État afin de faciliter leur gestion sur des bases commerciales normales et de donner de la transparence à leurs relations avec les divers organes de l'État. Etant donné que la gestion du monopole national des chemins de fer est délégué à l'MPS et que le ministre est membre du gouvernement, ceci peut nuire à l'indépendance des chemins de fer, car elle augmente la possibilité d'influence politique dans la décision gestionnaire. Ceci qui peut rendre la commercialisation future des chemins de fer plus difficile.

Malgré un contrôle externe des tarifs MPS s'est montré largement indépendant de l'influence d'autres organes du gouvernement grâce à son importance historique. MPS a donc pu augmenter les tarifs du fret afin de couvrir tous ses coûts sans avoir recours aux crédits de l'État, et pouvait ainsi renforcer son autonomie. La situation peut changer à cause de la loi Fédérale sur l'activité des monopoles naturels. Le contrôle externe des tarifs peut se voir renforcé parce que :

- la loi sur l'activité des monopoles naturels fait obligation au ministère des chemins de fer de motiver ses demandes de majoration des tarifs marchandises,
- le ministère n'aura plus la possibilité de couvrir le déficit du trafic voyageurs avec les recettes du fret et pourrait avoir besoin d'aide pour ses investissements ainsi que peut-être de compensations pour les services voyageurs.

A l'heure actuelle, le ministère des chemins de fer n'a, dans de nombreux domaines, qu'un pouvoir de contrôle limité sur les entreprises ferroviaires. La rigueur financière qui lui sera imposée le contraindra sans doute à exercer un contrôle plus sévère sur ces entreprises.

Il est trop tôt pour se prononcer sur l'efficacité de ces nouveaux contrôles. Il est néanmoins permis de penser que la rigueur financière qui sera imposée au ministère des chemins de fer accroîtra, si elle porte ses fruits, la transparence de tout le secteur ferroviaire et préparera le ministère à affronter un environnement plus ouvert au jeu de la concurrence. Quoique ces changements doivent se traduire par un renforcement du contrôle de l'État, ils vont dans la direction des objectifs fixés dans les résolutions de la CEMT.

Amélioration de la situation financière des chemins de fer

La Résolution 93/6 recommande de prendre des mesures pour améliorer la situation financière des chemins de fer. Les changements décrits dans les paragraphes qui précèdent risquent cependant de l'aggraver si d'autres mesures ne sont pas prises pour remédier à la situation, par exemple si le ministère des chemins de fer n'est pas autorisé à fermer des services voyageurs déficitaires ou à percevoir de l'État des compensations pour ces services.

La place des trains à grande vitesse dans les réflexions du ministère des chemins de fer est aussi une question à évoquer dans ce contexte. Il est difficile d'imaginer que ce genre d'investissements puisse être rentable dans la CEI parce que le niveau des revenus y est peu élevé. Ils ne sont rentables en Europe occidentale que sur certaines relations alors que les revenus y sont pourtant beaucoup plus élevés.

Reconnaissance de droits d'accès

La Résolution 93/6 recommande également l'octroi de droits d'accès. Elle invite ainsi les pays membres :

- à établir au moins une comptabilité distincte pour la gestion des infrastructures,
- à accorder des droits de transit et d'accès pour les transports internationaux.

La loi fédérale sur les transports ne comprend pas de dispositions qui vont dans ce sens. Elle autorisait toutefois déjà le ministère des chemins de fer à créer des entreprises communes avec des opérateurs étrangers. En 1991, les chemins de fer de l'Union soviétique ont ainsi créé avec Sea Land, une filiale de la compagnie de chemin de fer américaine CSX, le Trans Siberian Express Service pour effectuer des transports intermodaux internationaux. Au départ limité à la relation Biélorussie - Vostochniy, sur la côte est de la Russie, ce service dessert aujourd'hui aussi la Finlande, la Mongolie et l'Asie centrale. Le nouveau partenaire de Sea Land est maintenant le ministère des chemins de fer à qui l'entreprise commune achète la plupart des services et qui achète lui-même des services à d'autres réseaux de la CEI ou aux entreprises ferroviaires régionales de Russie.

Le cas est comparable à celui de l'European Rail Shuttle, une autre entreprise commune créée par Sea Land, qui fait circuler des trains entre Rotterdam, l'Allemagne et l'Italie. Il ressort de ce qui précède que la Fédération de Russie est comparable aux pays les plus libéraux d'Europe occidentale pour ce qui est de l'accès aux services intermodaux internationaux.

Décret présidentiel n° 426

La stratégie de réforme des chemins de fer est exposée dans le décret présidentiel n° 426, d'avril 1997, sur la réforme structurelle des monopoles naturels. Le décret a pour principal objectif :

- d'améliorer le contrôle exercé par l'État sur les chemins de fer,
- de faire baisser le coût du transport par rail en libérant le jeu de la concurrence,
- d'améliorer la qualité de service.

Le décret a été suivi, en août 1997, d'une ordonnance relative à la restructuration, à la privatisation et au renforcement du contrôle des monopoles naturels qui fixe le calendrier détaillé des mesures à prendre entre 1997 et l'an 2000 et détermine les organes desquels elles ressortiront. Le décret fait obligation au gouvernement d'opérer un certain nombre de changements.

1. Autonomie de gestion et réglementation

Le gouvernement doit :

- établir une structure chargée de la gestion commerciale des chemins de fer (définition du rôle que doit jouer l'État, propriétaire des chemins de fer, dans leur contrôle),
- rationaliser les tarifs marchandises et empêcher les chemins de fer d'abuser de leur position de monopole au détriment du secteur industriel (étant donné qu'il n'y a guère de concurrence d'autres modes sur de nombreux segments de fret),
- remplacer le régime de péréquation tarifaire (couverture du déficit des services voyageurs par les recettes du trafic de marchandises) par un régime de financement fédéral et local sous contrat,

- mettre en place un cadre réglementaire reflétant le degré de monopole dont jouissent les chemins de fer et assouplir la réglementation à mesure que le marché s'ouvre à la concurrence.

2. *Amélioration de la situation financière des chemins de fer*

Le gouvernement doit :

- privatiser les constructeurs de matériel ferroviaire,
- dissocier les activités non-ferroviaires des autres et si possible les céder,
- mettre fin à la péréquation tarifaire, budgétiser la compensation des obligations de service public et autoriser les hausses de tarif qui doivent permettre de couvrir les coûts des services voyageurs,
- améliorer la productivité des lignes à faible trafic ou céder ces lignes en l'absence d'autres sources de financement,
- séparer et, si possible, céder les activités sociales (les chemins de fer fournissent à leur personnel toute une panoplie de services, tels qu'écoles, hôpitaux, etc, qui sont normalement fournis par des institutions distinctes dans une économie de marché).

3. *Structure industrielle et concurrence*

Le gouvernement doit :

- établir une comptabilité distincte pour l'infrastructure,
- confier l'exploitation des services voyageurs et des services marchandises à deux organes différents et libérer le jeu de la concurrence, sauf dans les transports régionaux et locaux de voyageurs,
- autoriser d'autres opérateurs ferroviaires à assurer des services sous le couvert de licences et ouvrir sans discrimination aucune l'accès à l'entretien des infrastructures et du matériel roulant afin d'encourager le développement de la concurrence dans le transport par chemin de fer,
- autoriser la location de wagons.

Situation actuelle

Le décret n° 426 semble constituer un progrès important et, si appliqué, ira au-delà de ce que prévoient les directives communautaires et les résolutions de la CEMT en matière de concurrence. Les détails des réformes structurelles et régulatrices du décret 426 qui seront appliquées sont actuellement à l'étude par un groupe de travail interministériel. Ce groupe se compose de représentants des ministères des finances, de l'économie, de transports¹ et des chemins de fer, du comité de lutte contre les monopoles et du service fédéral pour la réglementation des monopoles naturels dans les transports.

¹ Le Ministère des Transports a la responsabilité de la politique des transports générale.

Le comité élabore actuellement un livre blanc dont le gouvernement a déjà approuvé les grandes lignes et auquel la dernière main devrait être mise d'ici peu. Ce livre blanc va dans l'ensemble dans le sens du décret mais il y a des divergences significatives :

- le décret 426 prévoyait que les réformes soient achevées à la fin de l'an 2000. La proposition actuelle est que dans la période jusqu'à l'an 2000 seulement une première phase des réformes soit entamée. La deuxième phase suivra entre 2001 et 2005 avec une troisième phase à partir de 2006. Seulement la première phase des réformes est arrêtée et les phases ultérieures seront élaborées plus tard.
- la structure de la relation entre l'État et la direction des chemins de fer ne changera pas avant 2005 laissant au MPS un rôle double, politique et gestionnaire jusqu'à cette date.

UKRAINE

Nature et état du marché

Le marché ferroviaire ukrainien diffère profondément, quoique moins que le marché russe, de celui de l'Union Européenne. En effet :

- les chemins de fer ukrainiens jouissent d'un monopole sur la plupart des marchés où ils opèrent,
- la taille du réseau et les distances moyennes sont beaucoup plus importantes que dans l'UE : la distance moyenne de transport des marchandises atteint 500 km en Ukraine alors qu'elle oscille entre 120 et 400 km dans l'UE¹,
- les chemins de fer ukrainiens sont avant tout des transporteurs de marchandises : les marchandises représentent 75 % du nombre total d'unités kilométriques² (soit autant que dans la Fédération de Russie) contre 46 % seulement dans l'UE,
- les chemins de fer ukrainiens transportent beaucoup de marchandises en vrac et leurs volumes de trafic sont considérables (quoique moins que dans la Fédération de Russie) : la densité du trafic (mesurée en unités de trafic par kilomètre de voie) est près de deux fois plus forte qu'aux Pays-Bas, qui ont la plus forte densité de toute l'UE.

Le trafic a diminué de plus de la moitié entre 1989 et 1995. Ce recul a provoqué des difficultés financières telles qu'il n'y a aujourd'hui plus d'argent pour financer les investissements³.

Loi de 1996 sur le transport par chemin de fer

La loi sur le transport par chemin de fer adoptée par le Conseil suprême du gouvernement ukrainien le 4 juillet 1996 définit les rôles impartis au gouvernement, au ministère des transports, à "Ukrzlyznytzia" (administration nationale du transport par chemin de fer appelée ci-après "administration nationale") et aux réseaux (la loi fait de ces entités régionales les unités organiques de base des chemins de fer; les six unités héritées de l'ancienne Union soviétique restent en place). Elle règle également les relations entre ces différents organes.

Ses principales dispositions peuvent se résumer comme suit :

- Le gouvernement arrête les règles et procédures de fonctionnement des chemins de fer, donne des orientations quant aux priorités de développement, facilite l'acquisition des biens d'équipement et définit le mode d'organisation des chemins de fer (article 4). Il désigne et destitue les dirigeants, sur proposition du ministère des transports (article 4).
- Le gouvernement transmet chaque année à l'administration nationale un programme des missions à réaliser dans le domaine des transports, de l'équipement et de la modernisation et budgète les crédits nécessaires (article 10).

¹ "World Business Report, 1998"

² Produit de l'addition du nombre de tonnes/km et du nombre de voyageurs/km.

³ International Railway Journal, mai 1996

- La gestion des processus de transport et la réglementation des activités économiques sont centralisées et placées sous la seule responsabilité de l’administration nationale agissant en tant que sujet économique. L’administration nationale relève du ministère des transports (article 4).
- Le ministère des transports, approuve en accord avec le ministère de l’économie et le comité anti-monopoles, la Charte des chemins de fer qui définit les obligations du transporteur envers ses clients (article 4).
- Les actifs utilisés par les chemins de fer appartiennent à l’État et sont gérés par l’administration nationale. La location, l’échange et la radiation du matériel roulant relèvent de la responsabilité des chemins de fer, dont les décisions doivent en la matière être avalisées par l’administration nationale. Les éléments d’actifs qui ne servent pas à des activités ferroviaires peuvent être privatisés avec l’accord du ministère des transports et de l’administration nationale (article 5).
- Les organes décentralisés de l’État et les collectivités locales ont, dans leur aire de compétence, leur mot à dire en fait de gestion des gares, de tarifs du trafic de banlieue et de fermeture de lignes à faible trafic. Ils et elles doivent compenser les pertes engendrées par leurs décisions (article 7).
- Les tarifs sont fixés, dans le respect des politiques budgétaire et tarifaire nationales, selon une procédure approuvée par le gouvernement (sauf pour les services de banlieue) et les collectivités locales (services de banlieue) qui doivent compenser les pertes qui en résultent (article 9).
- Les relations économiques, et notamment la répartition des recettes, entre les réseaux sont réglées par des procédures arrêtées par l’administration nationale (article 10).

Comparaison de la législation actuelle avec les résolutions de la CEMT

Quoique la loi contienne plusieurs dispositions, relatives entre autres à la compensation des pertes causées par les obligations de service public, qui sont capitales pour le bon fonctionnement de l’entreprise dans un environnement exposé au jeu des lois du marché, elle ne répond pas à toutes les exigences que pose un tel environnement.

Renforcement de l’autonomie de gestion

La Résolution 93/6 recommande de soustraire les entreprises de chemin de fer à la tutelle de l’État afin de faciliter leur gestion sur des bases commerciales normales et de donner de la transparence à leurs relations avec les divers organes de l’État.

- Le gouvernement dispose de pouvoirs étendus qui risquent de limiter les possibilités qu’ont l’administration nationale et les réseaux de gérer le système sur des bases commerciales normales conformément aux besoins du marché.
- Le ministère des transports joue un rôle important dans plusieurs domaines qui affectent le fonctionnement des chemins de fer et il n’y a donc pas de démarcation nette entre la conception du programme d’activité et l’exploitation.

Il est intéressant de noter que, même si la loi ne l'impose pas, le directeur général de l'administration nationale est secrétaire d'État au ministère des transports et que le degré d'autonomie de l'administration nationale vis-à-vis de l'État reste, partant, limité.

Amélioration de la situation financière des chemins de fer

La Résolution 93/6 recommande de prendre des mesures pour améliorer la situation financière des chemins de fer. Aucune disposition de la loi ne va dans ce sens. Aucune d'elles n'interdit ainsi de puiser dans les recettes du trafic marchandises pour couvrir le déficit des services voyageurs.

Droits d'accès

La Résolution 93/6 recommande également l'octroi de droits d'accès aux infrastructures sur une base de réciprocité. La loi de 1996 reste muette à ce sujet.

Autres modifications envisagées

Le gouvernement reconnaît qu'il est nécessaire de modifier le cadre législatif et institutionnel plus en profondeur et qu'il a mis plusieurs autres projets de réforme à l'étude.

Renforcement de l'autonomie de gestion

- Etablissement, au niveau des institutions, d'une distinction claire entre la conception du programme d'activité et l'exploitation.

Amélioration de la situation financière des chemins de fer

- Compression des effectifs des services centraux de l'administration nationale, rationalisation de la structure de gestion et fermeture de lignes et de services déficitaires¹.
- Création d'entreprises séparées chargées d'assurer le trafic de banlieue dans les grandes agglomérations avec des moyens de financement apportés par les autorités locales. Quelques villes ont enregistré certaines avancées dans la conclusion d'accords réglant les problèmes de compensation².
- A l'instar d'autres entreprises ferroviaires de la région, les chemins de fer ukrainiens réfléchissent aussi à la grande vitesse, une option qui risque de dégrader leur situation financière en l'absence de séparation nette des comptabilités et de partage clair des responsabilités financières³.

¹ International Railway Journal, mai 1996

² Le Rail, décembre 1997

³ Rail International, juillet 1996

Ouverture du marché au libre jeu de la concurrence

- Séparation de la gestion de l'infrastructure et de la gestion de l'exploitation ainsi que des services voyageurs et les services marchandises au sein de l'administration nationale afin de créer des conditions favorables à la reconnaissance des droits d'accès¹.

¹ International Railway Journal, mai 1996

TRAFIC INTERNATIONAL DANS LA C.E.I.

Conseil des transports par chemin de fer de la CEI

Le Conseil des Transports par Chemin de Fer des états membres de la CEI a été créé par les Chefs d'état des gouvernements membres de la CEI en février 1992 après le démembrement des chemins de fer soviétiques. Le Conseil est doté d'un personnel permanent réduit. Les résolutions du Conseil sont obligatoires pour tous les membres qui souscrivent à la Résolution. Seules les résolutions sur les questions financières requièrent l'unanimité des votes. Dans d'autres domaines, une majorité de 75 % suffit.

Le conseil s'occupait à l'origine essentiellement de matériel roulant, mais s'intéresse aujourd'hui à toutes les questions commerciales et à tout ce qui concerne l'exploitation. Il détermine les règles et réglementation afin de coordonner la planification des roulements, la documentation, la compensation entre les réseaux, les normes de sécurité, la recherche, les tarifs et les relations avec les transitaires et les chargeurs pour les services entre les pays membres de la CEI. Il fixe des normes techniques communes, contrôle l'entretien des wagons utilisés dans différents pays et fixe les droits à acquitter pour l'utilisation des wagons.

Les chemins de fer des États baltes participent aux réunions du conseil en qualité d'observateurs et appliquent en règle générale les décisions qu'il adopte.

En octobre 1996, le Conseil des Chefs d'état des gouvernements du CEI a adopté une résolution, préparée par son Comité Economique (MEK) et par le Conseil des Transports par Chemin de Fer, qui prévoit :

- la formulation d'une politique coordonnée tarifaire pour le fret international ;
- la libre circulation des biens dans la CEI.

La Résolution prévoit aussi :

- l'harmonisation de l'impôt pour les entreprises ferroviaires ;
- des paiements compensatoires pour les pertes dans le transport des passagers (afin d'éviter les subventions croisées utilisant les bénéfices réalisés dans le transport du fret) ;
- subventions pour le financement de l'achat du matériel roulant (la raison de cette disposition n'est pas évidente car l'utilisation des subventions est plus efficace quand les chemins de fer ont la liberté de les utiliser pour les investissements jugés les plus rentables, ce qui ne concerne pas forcément l'achat des wagons) ;
- du soutien budgétaire pour l'amélioration des passages aux frontières ;
- d'autres programmes conjoints visant la réduction des coûts.

La cible de ces mesures est de réduire les coûts afin de permettre la baisse des tarifs.

Tarifs internationaux à l'intérieur de la CEI

Une part considérable du trafic de tous les pays membres de la CEI est du trafic international (29 % dans la Fédération de Russie, 36 % en Ukraine et 65 % en Bélarus). Les modalités de fixation des tarifs et distribution des revenus revêtent donc une très grande importance. MPS (de la Fédération Russe) a le rôle d'une chambre de compensation pour les revenus dégagés par le trafic inter-étatique.

Les règles et procédures de fixation des tarifs internationaux applicables dans la CEI se fondent sur les dispositions de l'accord sur le trafic international de transit conclu entre l'ancienne Union soviétique et les autres pays membres de l'ex-Comecon. Cet accord fixe des prix maxima au kilomètre pour différentes distances de transport et catégories de marchandises. Les prix, exprimés en francs suisses, n'ont pas changé depuis 1993 et ne devraient pas non plus changer à l'avenir.

Après l'éclatement de l'Union soviétique, les administrations des chemins de fer des pays de la CEI ont signé, en 1993, un accord définissant la procédure de fixation annuelle des tarifs dans les limites des tarifs maxima prévus par l'accord sur le trafic international de transit.

Les réseaux peuvent baisser leurs tarifs unilatéralement. Ils peuvent aussi les relever deux fois par an, mais doivent ensuite avertir les autres réseaux deux mois à l'avance des autres hausses qu'ils envisagent. Les autres réseaux ne peuvent pas s'opposer aux hausses si les prix restent inférieurs aux maxima prévus par l'accord sur le trafic international de transit. Un seul réseau a, à ce jour, relevé ses tarifs trois fois au cours d'une même année.

La Résolution d'octobre 1996 prévoit aussi l'introduction à partir de 1997 des tarifs de fret maximal plus bas afin de refléter les réductions de coûts engendrés par les diverses mesures fiscales et financières incluses dans la Résolution (voir plus haut).

Tarifs internationaux pour le trafic avec les autres pays européens

Les tarifs applicables au trafic international avec les pays d'Europe centrale membres de l'ex-Comecon ainsi qu'avec les États d'Europe occidentale restent régis par l'accord précité sur le trafic international de transit.

Observations relatives au développement des transports Est-Ouest

Le développement du trafic ferroviaire entre les pays de la CEI et les États d'Europe occidentale bute sur divers obstacles :

- Les différences entre les lettres de voiture utilisées dans les pays de l'ex-Comecon, d'une part, et dans le reste de l'Europe, d'autre part, sont telles qu'il faut en établir de nouvelles à la frontière entre les deux groupes de pays.
- Les problèmes de trésorerie des chemins de fer de la CEI entraînent le non-paiement de certaines factures.
- Les insuffisances des systèmes de suivi des wagons en trafic international et les discordances des systèmes législatifs compliquent le règlement des problèmes de wagons égarés et de dommages subis par les marchandises.

La levée de ces obstacles est un réel défi pour toutes les entreprises ferroviaires qui effectuent des transports Est-Ouest. Néanmoins un début est déjà entamé. Les différences des titres de transport

occidentaux et des pays membres de la CEI se voient progressivement éliminées. Par exemple, un accord a été signé en janvier 1998 entre MPS, les chemins de fer biélorusses, les chemins de fer polonais et DBAG pour les services directs entre ces réseaux sous couverture d'un seul titre de transport.

ANNEXES

RÉSOLUTION N° 93/6 SUR LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS FERROVIAIRES INTERNATIONAUX

Le Conseil des Ministres des Transports, réuni à Noordwijk les 26 et 27 mai 1993 :

VU le rapport CEMT/CM(93)17 sur le développement des transports ferroviaires internationaux ;

SE RÉFÉRANT à la Directive n° 440/91 concernant le développement des chemins de fer communautaires, adoptée le 29 juillet 1991 par le Conseil des Ministres de la CEE et incluse dans les accords relatifs à l'Espace Économique Européen ;

CONSCIENT de la nécessité de surmonter les défis que posent :

- la croissance du nombre de pays Membres de la CEMT, pays qui, aujourd'hui, ne sont pas membres de la CEE ;
- le développement important des relations avec les États d'Europe Centrale et de l'Est ;
- les exigences en relation avec le franchissement de l'arc alpin ;
- et, d'une manière très générale la croissance attendue de la mobilité au cours des prochaines années voire décennies, et notamment ses conséquences sur l'environnement ;

RÉAFFIRMANT la nécessité de rendre, dans ce contexte, les chemins de fer plus efficaces et plus compétitifs par rapport aux autres modes de transport, afin que leur rôle socio-économique puisse être renforcé dans le secteur des transports, dont ils constituent un élément vital ;

FONDANT des espoirs légitimes et objectifs sur la croissance du transport ferroviaire au regard de ses contributions positives à la mise en place d'une mobilité durable, respectueuse de l'environnement naturel et humain ;

CONSTATANT que la Directive CEE n° 440/91 a un contenu et des implications qui ne sont que d'ordre ferroviaire, et qu'une amélioration du fonctionnement du système des transports doit aussi aborder les questions de position concurrentielle équilibrée qui doivent exister entre les modes de transport, tant en termes d'harmonisation qu'en termes de libéralisation ;

CONSIDÉRANT que les définitions suivantes contenues dans la Directive CE/440/91 :

- a) entreprise ferroviaire : toute entreprise à statut privé ou public 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 ;
- b) gestionnaire de l'infrastructure : toute entité publique ou entreprise chargée, notamment, de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, ainsi que la gestion des systèmes de régulation et de sécurité ;
- c) regroupement international : toute association d'au moins deux entreprises ferroviaires établies dans des États différents en vue de fournir des prestations de transports internationaux entre États ;

ont pour effet d'introduire de nouveaux intervenants dans le marché ferroviaire européen, en sus des entreprises ferroviaires nationales publiques existantes, et de créer des conditions nouvelles de concurrence et de coopération au sein du secteur ferroviaire ;

SOUHAITE qu'en vue de faciliter le transport international, les entreprises ferroviaires soient libres de constituer entre elles des regroupements internationaux ;

ESTIME justifié d'étudier et, si nécessaire, d'établir le plus rapidement possible, des conditions harmonisées minimales d'établissement pour tous les opérateurs au niveau international, étant entendu que les normes et règles de sécurité doivent être identiques pour tous ces opérateurs, afin :

- d'assurer une saine concurrence intramodale dans le marché des transports ferroviaires et d'assurer la sécurité des circulations ;
- d'éviter des concurrences déséquilibrées entre intervenants existants et nouveaux intervenants ;

SOULIGNE une nouvelle fois, sans négliger les progrès déjà réalisés par plusieurs pays Membres, la nécessité d'assurer l'indépendance juridique des entreprises ferroviaires et de renforcer leur autonomie de gestion, sans préjudice de l'existence de missions de service public, en particulier dans le domaine du transport intérieur de voyageurs, et de règles, voire de contrôles, dans le domaine financier, industriel, immobilier et du personnel, sous réserve de ne pas pénaliser les entreprises ferroviaires en particulier par rapport à leurs concurrents des autres modes de transport ;

MET EN ÉVIDENCE l'obligation, pour toutes les entreprises ferroviaires (dont les entreprises ferroviaires nationales publiques existantes) d'établir au moins une comptabilité distincte pour les activités concernant, d'une part, la gestion de l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part, les opérations de transport (exploitation), de manière à assurer la saine concurrence intramodale et la non-discrimination entre les opérateurs agissant dans un même marché ;

JUGE OPPORTUN d'approfondir la notion de redevance d'utilisation de l'infrastructure, à la lumière des considérations suivantes :

- a) une telle redevance est inéluctable car elle s'inscrit dans la logique de l'ouverture du marché ferroviaire ; elle ne constitue cependant qu'un des éléments de l'amélioration de la concurrence intermodale ;
- b) une certaine autonomie peut être laissée à chaque pays Membre, pour autant que le principe de la non-discrimination soit absolument préservé entre exploitants ferroviaires ; il doit rester, bien entendu, d'une part, qu'une telle redevance peut donner lieu à des modalités spécifiques d'application pour les trains circulant sous le couvert de missions de service public et que, d'autre part, elle constitue un élément de gestion de l'occupation des sillons ferroviaires ;
- c) une harmonisation de certaines conditions minimales serait pertinente, eu égard à la très grande diversité que l'on rencontre au sein du champ géographique couvert par la Conférence ;

RECOMMANDE, sur base de réciprocité, que :

- les regroupements internationaux se voient reconnaître des droits d'accès et de transit dans les pays où sont établies les entreprises ferroviaires qui les constituent, ainsi que des droits de transit dans les autres pays pour des prestations de services de transports internationaux entre les pays où sont établies les entreprises constituant lesdits regroupements ;

- les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès à l'infrastructure des autres pays aux fins de l'exploitation de services de transports combinés internationaux ;

étant entendu qu'un accord administratif, technique et financier doit être conclu avec les gestionnaires concernés de l'infrastructure ;

RÉAFFIRME le rôle à jouer par les États, via des mécanismes propres à chacun, pour participer à la restructuration financière des entreprises ferroviaires publiques nationales existantes, les objectifs étant de réduire leur endettement et d'améliorer leur situation financière de façon structurelle, de manière à assurer une concurrence intramodale équilibrée ;

DEMANDE au Comité des Suppléants :

- d'assurer le suivi général de cette résolution et de lui présenter dès l'an prochain un nouveau rapport sur ce sujet ;
- de concentrer ses travaux, en particulier sur :
 - a) les différentes expériences nationales observées dans le domaine de la séparation entre la gestion de l'infrastructure ferroviaire et l'exploitation des opérations de transport (estimation des conséquences à moyen et plus long terme d'une telle séparation, d'une part, et, d'autre part, évolution de la situation dans les pays où l'économie est en transition) ;
 - b) tous les aspects en relation avec la notion de redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (principes, niveau, modalités) ;
 - c) une réévaluation des questions soulevées par la présente résolution, en considérant les progrès qui pourraient être réalisés au sein de la CEE et des autres pays membres de la CEMT.

RÉSOLUTION N° 95/3 SUR LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS FERROVIAIRES INTERNATIONAUX

Le Conseil des Ministres des Transports, réuni à Vienne, les 7 et 8 juin 1995,

VU le rapport CEMT/CM(95)7 sur la poursuite du développement des transports ferroviaires internationaux ;

RAPPELANT la Résolution n° 93/6 sur le développement des transports ferroviaires internationaux ;

ESTIMANT qu'il convient de compléter cette résolution afin d'en préciser certaines modalités d'application sachant que celles-ci ne concernent que les entreprises ferroviaires (regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires ou entreprises ferroviaires effectuant des transports combinés internationaux de marchandises) qui font valoir leurs droits d'accès ou de transit, une dérogation étant cependant prévue pour les services de navette à travers le Tunnel sous la Manche ;

SE RÉFÉRANT à la position commune arrêtée par le Conseil des Ministres de l'Union Européenne sur les projets de directive concernant les licences des entreprises ferroviaires et de directive concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la perception des redevances d'utilisation de l'infrastructure ;

RÉAFFIRMANT sa volonté politique d'harmoniser de la façon la plus étendue possible les conditions de réalisation et de fonctionnement du marché de transport international par chemins de fer, au niveau européen ;

DÉSIREUX de promouvoir l'harmonie la plus complète possible entre les systèmes des États membres de l'Union Européenne, d'une part, et ceux des pays Membres de la CEMT non membres de l'Union Européenne, d'autre part, sans toutefois porter préjudice aux obligations découlant pour les États membres de l'Union Européenne du droit communautaire ;

NOTANT avec satisfaction que d'ores, et déjà, les pays Membres ont mis en oeuvre plusieurs mesures recommandées dans la Résolution n° 93/6, à savoir notamment : les progrès importants enregistrés en matière d'indépendance juridique et d'autonomie de gestion des réseaux ferroviaires et les mesures visant la séparation entre des opérations d'infrastructure et d'exploitation, ne fût-ce que sur le plan comptable ;

CONVAINCU qu'une solution aux problèmes rencontrés par les chemins de fer doit résulter d'une transformation des chemins de fer en entreprises responsables et dynamiques capables d'identifier les meilleures opportunités commerciales et d'inscrire leurs actions dans un marché de plus en plus ouvert ;

CONSCIENT du fait qu'une concurrence équilibrée entre tous les opérateurs ferroviaires constitue un élément nécessaire et de progrès ;

CONSIDÉRANT que des conditions harmonisées minimales d'établissement de nouveaux opérateurs ainsi que des règles communes concernant la répartition des capacités d'infrastructure et la perception des redevances d'utilisation de l'infrastructure sont indispensables, dans un souci

général de sécurité, de transparence, de non-discrimination et de rencontre des besoins exprimés par le marché ;

CONSIDÉRANT également qu'il faut préserver le bon accomplissement des services publics dans l'intérêt public et général ;

INVITE les pays Membres à mettre en place un système :

- qui, sur base non discriminatoire, impose aux entreprises ferroviaires nouvelles et existantes des droits et obligations en matière d'établissement, de sécurité, de répartition des capacités d'infrastructure et de perception de redevance d'utilisation de l'infrastructure ;
- qui peut offrir un accès prioritaire à certains services publics ou à des services effectués sur une infrastructure spécifique, qu'il s'agisse de lignes spéciales à grande vitesse ou de lignes spécialisées dans le fret ;
- qui peut accorder à des entreprises qui fournissent certains types de services des droits spéciaux en matière de répartition des capacités d'infrastructure, sur une base non discriminatoire, si ces droits sont indispensables pour assurer le niveau de service public souhaité ou l'utilisation efficace de la capacité d'infrastructure ou pour permettre le financement d'infrastructures nouvelles ;
- qui permette de dédommager, de manière équitable, le gestionnaire de l'infrastructure si celui-ci doit réserver un accès prioritaire à certains services publics ;
- qui fixe la redevance à un niveau tel qu'il renforce l'efficacité et la compétitivité des chemins de fer dans leur ensemble et le fonctionnement des services ferroviaires internationaux en particulier, tout en laissant au gestionnaire de l'infrastructure l'indépendance suffisante pour commercialiser les capacités disponibles, non seulement en fonction des coûts, mais aussi en fonction de la demande, de manière à contribuer à atteindre l'équilibre de sa situation financière et à participer au développement des transports ferroviaires ;

ESTIME NÉCESSAIRE que l'octroi d'une licence et l'obtention d'un certificat de sécurité soient des préalables à toute demande d'accès ou de transit de l'infrastructure ferroviaire et, donc, au droit d'exploiter des services de transport ;

RECOMMANDE :

- a) que les licences soient délivrées aux entreprises existantes et nouvelles pour les services qu'elles entendent exploiter, sous la responsabilité des pays Membres ;
- b) que ces licences soient reconnues dans les autres pays Membres sur base de réciprocité ;
- c) qu'elles soient soumises à des exigences en matière d'honorabilité, de capacité financière et de capacité professionnelle, ainsi que de couverture en responsabilité civile, et ce pendant toute la durée de leur validité ;
- d) que l'autorité responsable puisse en prescrire le réexamen à intervalles réguliers, de cinq ans au maximum ;

PRÉCONISE que l'entreprise ferroviaire, qui se définit comme toute entreprise à statut privé ou public 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, demande :

- le certificat de sécurité auprès d'une instance désignée par le pays Membre où se trouve l'infrastructure empruntée ;

- l'attribution d'un ou de plusieurs sillons à l'(aux) organisme(s) de répartition du pays Membre sur lequel a lieu le départ du service de transport.

DÉCLARE indispensable que chaque pays désigne le responsable de la répartition des capacités, qu'il s'agisse d'une autorité spécifique ou du gestionnaire de l'infrastructure ;

JUGE OPPORTUN que :

1. les redevances d'utilisation de l'infrastructure :
 - a) soient fixées selon des modalités qui permettent au gestionnaire de l'infrastructure de commercialiser de façon efficace les capacités d'infrastructure dont il dispose ;
 - b) soient déterminées , notamment, selon la nature du service, la période du service, la situation du marché ainsi que la nature et l'usure de l'infrastructure ;
 - c) soient identiques en cas de situation identique ;
2. chaque pays définisse les modalités de fixation des redevances, après consultation du gestionnaire de l'infrastructure ;
3. les redevances soient perçues par le gestionnaire de l'infrastructure.

MET EN ÉVIDENCE la nécessité pour les comptes du gestionnaire de l'infrastructure de présenter, dans des conditions normales d'activité, au moins un équilibre entre, d'une part, les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des contributions éventuelles de l'État et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure (dépenses d'entretien, d'exploitation et de gestion) ;

SOULIGNE l'importance de mettre en place une instance indépendante de recours comme garantie face aux décisions prises en matière de répartition des capacités d'infrastructure ou en matière de perception des redevances ;

CHARGE le Comité des Suppléants de veiller à la mise en oeuvre de cette résolution et de faire rapport, dans un délai maximal de trois ans, sur son application.

DIRECTIVE DU CONSEIL

du 29 juillet 1991

RELATIVE AU DÉVELOPPEMENT DE CHEMINS DE FER COMMUNAUTAIRES (91/440/CEE)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

Vu le traité instituant la Communauté Économique Européenne, et notamment son article 75,

Vu la proposition de la Commission¹,

Vu l'avis du Parlement Européen²,

Vu l'avis du Comité Économique et Social³,

Considérant qu'une plus grande intégration du secteur communautaire des transports est un élément essentiel du marché intérieur et que les chemins de fer constituent un élément vital du secteur des transports dans la Communauté ;

Considérant qu'il importe d'améliorer l'efficacité du réseau des chemins de fer afin de l'intégrer dans un marché compétitif tout en prenant en compte les aspects spécifiques des chemins de fer ;

Considérant que, pour rendre les transports par chemin de fer efficaces et compétitifs par rapport aux autres modes de transport, les États membres doivent garantir aux entreprises ferroviaires un statut d'exploitant indépendant leur permettant de se comporter selon des modalités commerciales et de s'adapter aux nécessités du marché ;

Considérant que le développement futur et une exploitation efficace du réseau ferroviaire peuvent être facilités par une séparation entre l'exploitation des services de transport et la gestion de l'infrastructure ; que, dans ces conditions, il est nécessaire que ces deux activités aient obligatoirement des comptes distincts et puissent être gérées séparément ;

Considérant que, pour stimuler la concurrence dans le domaine de l'exploitation des services de transport en vue de l'amélioration du confort et des services rendus aux usagers, il convient que les États membres gardent la responsabilité générale du développement d'une infrastructure ferroviaire appropriée ;

Considérant que, en l'absence de règles communes concernant la répartition des coûts d'infrastructure, les États membres doivent, après consultation du gestionnaire de l'infrastructure, définir les modalités régissant les paiements des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire effectués par les

1. OJ N° C 34, 14.2.1990, p. 8 et OJ N° C 87, 4.4.1991, p. 7.

2. OJ N° C 19, 28.1.1991, p. 254.

3. OJ N° C 225, 10.9.1990, p. 27.

entreprises ferroviaires et par les regroupements de ces entreprises ; que ces redevances doivent satisfaire au principe de non-discrimination entre entreprises ferroviaires ;

Considérant que les États membres doivent veiller en particulier à ce que les entreprises ferroviaires publiques existantes jouissent d'une structure financière saine, tout en prenant soin que toute réorganisation financière qui pourrait être nécessaire soit réalisée en conformité avec les dispositions pertinentes du traité ;

Considérant que, en vue de faciliter le transport entre États membres, les entreprises ferroviaires doivent être libres de constituer des regroupements avec des entreprises ferroviaires établies dans d'autres États membres ;

Considérant que ces regroupements internationaux doivent se voir accorder des droits d'accès et de transit en ce qui concerne l'infrastructure des États membres où sont établies les entreprises qui les constituent, de même que des droits de transit dans les autres États membres lorsque le service international concerné l'exige ;

Considérant que, en vue de promouvoir les transports combinés, il importe d'accorder l'accès à l'infrastructure ferroviaire des autres États membres aux entreprises ferroviaires effectuant des transports combinés internationaux de marchandises ;

Considérant qu'il est nécessaire d'instituer un comité consultatif chargé d'assister la Commission et de suivre l'application de la présente directive ;

Considérant que, en conséquence, il convient d'abroger la décision 75/327/CEE du Conseil, du 20 mai 1975, relative à l'assainissement de la situation des entreprises de chemin de fer et à l'harmonisation des règles régissant les relations financières entre ces entreprises et les États¹,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

SECTION I

Objectif et champ d'application

Article 1

La présente directive vise à faciliter l'adaptation des chemins de fer communautaires aux exigences du marché unique et à accroître leur efficacité:

- par la garantie de l'indépendance de gestion des entreprises ferroviaires ;
- par la séparation de la gestion de l'infrastructure ferroviaire et de l'exploitation des services de transport des entreprises ferroviaires, la séparation comptable étant obligatoire, la séparation organique ou institutionnelle facultative ;
- par l'assainissement de la structure financière des entreprises ferroviaires ;

1. OJ N° L 152, 12.6.1975, p. 3.

- par la garantie de droits d'accès aux réseaux ferroviaires des États membres pour les regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires effectuant des transports combinés internationaux de marchandises.

Article 2

1. La présente directive s'applique à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et aux activités de transport par chemin de fer des entreprises ferroviaires qui sont établies ou s'établiront dans un État membre.
2. Les entreprises ferroviaires dont l'activité est limitée à l'exploitation des seuls transports urbains, suburbains ou régionaux sont exclues du champ d'application de la présente directive.

Article 3

Aux fins de la présente directive on entend par:

- "entreprise ferroviaire": toute entreprise à statut privé ou public 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 ;
- "gestionnaire de l'infrastructure": toute entité publique ou entreprise chargée notamment de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, ainsi que de la gestion des systèmes de régulation et de sécurité ;
- "infrastructure ferroviaire": l'ensemble des éléments visés à l'annexe I partie A du règlement (CEE) n° 2598/70 de la Commission, du 18 décembre 1970, relatif à la fixation du contenu des différentes positions des schémas de comptabilisation de l'annexe I du règlement (CEE) n° 1108/70¹, à l'exception du dernier tiret qui, aux seules fins de la présente directive, se lit comme suit: «Bâtiments affectés au service des infrastructures» ;
- "regroupement international": toute association d'au moins deux entreprises ferroviaires établies dans des États membres différents en vue de fournir des prestations de transports internationaux entre États membres ;
- "services urbains et suburbains": les services de transport répondant aux besoins d'un centre urbain ou d'une agglomération, ainsi qu'aux besoins de transports entre ce centre ou cette agglomération et ses banlieues ;
- "services régionaux": les services de transport destinés à répondre aux besoins de transports d'une région.

1. OJ N° L 278, 23.12.1970, p. 1, Régulation modifiée par la Régulation (EEC) N° 2116/78 (OJ N° L 246, 8.9.1978, p. 7).

SECTION II

Indépendance de gestion des entreprises ferroviaires

Article 4

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour qu'en matière de direction, de gestion, d'administration et de contrôle administratif, économique et comptable interne, les entreprises ferroviaires soient dotées d'un statut d'indépendance selon lequel elles disposent notamment d'un patrimoine, d'un budget et d'une comptabilité séparés de ceux des États.

Article 5

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour permettre aux entreprises ferroviaires d'ajuster au marché leurs activités et de les gérer sous la responsabilité de leurs organes de direction, en vue de fournir des prestations efficaces et appropriées au moindre coût possible pour la qualité de service requis.

Les entreprises ferroviaires doivent être gérées selon les principes qui s'appliquent aux sociétés commerciales, y compris en ce qui concerne les obligations de service public imposées par l'État à l'entreprise et les contrats de service public conclus par l'entreprise avec les autorités compétentes de l'État membre.

2. Les entreprises ferroviaires arrêtent leurs programmes d'activité, y compris les plans d'investissement et de financement. Ces programmes sont conçus en vue d'atteindre l'équilibre financier des entreprises et de réaliser les autres objectifs de gestion technique, commerciale et financière ; ils doivent en outre prévoir les moyens permettant de réaliser ces objectifs.
3. Dans le cadre des lignes directrices de politique générale arrêtées par l'État et compte tenu des plans ou contrats nationaux, éventuellement pluriannuels, y compris les plans d'investissement et de financement, les entreprises ferroviaires sont en particulier libres:
 - de constituer avec une ou plusieurs autres entreprises ferroviaires un regroupement international ;
 - de définir leur organisation interne, sans préjudice des dispositions de la section III ;
 - de contrôler la fourniture et la commercialisation des services et d'en fixer la tarification sans préjudice du règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil, du 26 juin 1969, relatif à l'action des États membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable¹ ;
 - de prendre les décisions concernant le personnel, les actifs et les achats propres ;
 - de développer leur part de marché, de créer de nouvelles technologies et de nouveaux services et d'adopter toute technique innovatrice de gestion ;

1. OJ N° L 156, 28.6.1969, p. 1 ; Régulation modifiée par la Régulation (EEC) N° 1893/91 (OJ N° L 169, 29.6.1991, p. 1).

-- de lancer de nouvelles activités dans des domaines associés à l'activité ferroviaire.

SECTION III

Séparation entre la gestion de l'infrastructure et l'activité de transport

Article 6

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour assurer, sur le plan de la comptabilité, la séparation des activités relatives à l'exploitation des services de transport de celles relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. L'aide versée à une de ces deux activités ne peut pas être transférée à l'autre.

Les comptes relatifs aux deux activités sont tenus de façon à refléter cette interdiction.

2. Les États membres peuvent en outre prévoir que cette séparation comporte des divisions organiques distinctes au sein d'une même entreprise ou que la gestion de l'infrastructure est assurée par une entité distincte.

Article 7

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires au développement de l'infrastructure ferroviaire nationale en prenant, le cas échéant, en compte les besoins globaux de la Communauté. Ils veillent à la définition des normes et des règles de sécurité et au contrôle de leur application.
2. Les États membres peuvent charger les entreprises ferroviaires ou tout autre gestionnaire de la gestion de l'infrastructure ferroviaire, et notamment de la responsabilité des investissements, de l'entretien et du financement que comporte cette gestion sur le plan technique, commercial et financier.
3. Les États membres peuvent en outre octroyer au gestionnaire de l'infrastructure, dans le respect des articles 77, 92 et 93 du traité, un financement suffisant en rapport avec les tâches, la dimension et les besoins financiers, notamment pour couvrir des investissements nouveaux.

Article 8

Le gestionnaire de l'infrastructure applique une redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire dont il assure la gestion à payer par les entreprises ferroviaires et les regroupements internationaux qui empruntent cette infrastructure. Après consultation de ce gestionnaire, les États membres définissent les modalités de fixation de cette redevance.

La redevance d'utilisation, qui est calculée de manière à éviter toute discrimination entre entreprises ferroviaires, peut notamment tenir compte du kilométrage, de la composition du train ainsi que de toute contrainte particulière due à des facteurs tels que la vitesse, la charge de l'essieu et le niveau ou la période d'utilisation de l'infrastructure.

SECTION IV

Assainissement financier

Article 9

1. Les États membres mettent en place, conjointement avec les entreprises ferroviaires publiques existantes, des mécanismes adéquats pour contribuer à réduire l'endettement de ces entreprises jusqu'à un niveau qui n'entrave pas une gestion financière saine et pour réaliser l'assainissement de la situation financière de celles-ci.
2. A cette fin, les États membres peuvent prendre les mesures nécessaires pour que soit créé, au sein de la comptabilité de ces entreprises, un service distinct d'amortissement des dettes.

Au passif de ce service peuvent être transférés, jusqu'à extinction, tous les emprunts de l'entreprise contractés tant pour le financement des investissements que pour la couverture d'excédents de dépenses d'exploitation résultant de l'activité de transport par chemin de fer ou de la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Les dettes provenant d'activités de filiales ne peuvent pas être prises en compte.

3. L'octroi des aides des États membres destinées à l'annulation des dettes visées au présent article se fait dans le respect des articles 77, 92 et 93 du traité.

SECTION V

Accès à l'infrastructure ferroviaire

Article 10

1. Les regroupements internationaux se voient reconnaître des droits d'accès et de transit dans les États membres où sont établies les entreprises ferroviaires qui les constituent, ainsi que des droits de transit dans les autres États membres pour les prestations des services de transport internationaux entre les États membres où sont établies les entreprises constituant lesdits regroupements.
2. Les entreprises ferroviaires relevant du champ d'application de l'article 2 se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, à l'infrastructure des autres États membres aux fins de l'exploitation de services de transports combinés internationaux de marchandises.
3. Les regroupements internationaux et les entreprises ferroviaires effectuant des transports combinés internationaux de marchandises concluent les accords administratifs, techniques et financiers requis avec les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire utilisée afin de régler les questions de régulation et de sécurité du trafic relatives aux services de transports internationaux visés aux paragraphes 1 et 2. Les conditions régissant ces accords doivent être non discriminatoires.

SECTION VI

Dispositions finales

Article 11

1. Les États membres peuvent saisir la Commission de toute question concernant l'application de la présente directive. La Commission, après avoir consulté le comité prévu au paragraphe 2 sur ces questions, prend les décisions appropriées.
2. La Commission est assistée par un comité consultatif composé des représentants des États membres et présidé par le représentant de la Commission.

Le représentant de la Commission soumet au comité un projet des mesures à prendre. Le comité émet son avis sur ce projet, dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause, le cas échéant en procédant à un vote.

L'avis est inscrit au procès-verbal ; en outre, chaque État membre a le droit de demander que sa position figure à ce procès-verbal.

La Commission tient le plus grand compte de l'avis émis par le comité. Elle informe le comité de la façon dont elle a tenu compte de cet avis.

Article 12

Les dispositions de la présente directive s'appliquent sans préjudice de la Directive 90/531/CEE du Conseil, du 17 septembre 1990, relative aux procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des télécommunications¹.

Article 13

La décision 75/327/CEE est abrogée avec effet au 1er janvier 1993.

Les références faites à la décision abrogée s'entendent comme faites à la présente directive.

Article 14

La Commission présente au Conseil, avant le 1er janvier 1995, un rapport concernant l'application de la présente directive, accompagné, le cas échéant, de propositions appropriées concernant la poursuite de l'action communautaire en matière de développement des chemins de fer, notamment dans le domaine des transports internationaux de marchandises.

Article 15

Les États membres prennent, après consultation de la Commission, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 1er janvier 1993. Ils en informent immédiatement la Commission.

1. OJ N° L 297, 29.10.1990, p. 1.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

Article 16

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 29 juillet 1991.

Par le Conseil
Le Président
H. VAN DEN BROEK

DIRECTIVE 95/18/CE DU CONSEIL

du 19 juin 1995

CONCERNANT LES LICENCES DES ENTREPRISES FERROVIAIRES

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

Vu le traité instituant la Communauté Européenne, et notamment son article 75,

Vu la proposition de la Commission¹,

Vu l'avis du Comité Économique et Social²,

Statuant conformément à la procédure de l'article 189c du traité³

Considérant que le marché unique doit comprendre un espace sans frontières intérieures, dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est garantie ;

Considérant que le principe de la libre prestation de services doit être appliqué au secteur ferroviaire, en tenant compte des caractéristiques spécifiques de ce secteur ;

Considérant que la Directive 91/440/CEE du Conseil, du 29 juillet 1991, relative au développement des chemins de fer communautaires⁴, prévoit certains droits d'accès au trafic international par chemin de fer pour des entreprises ferroviaires et regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires ;

Considérant que, pour garantir que les droits d'accès aux infrastructures ferroviaires sont appliqués sur une base uniforme et non discriminatoire dans toute la Communauté, il convient d'instaurer une licence pour les entreprises ferroviaires, lorsqu'elles effectuent les services visés à l'article 10 de la Directive 91/440/CEE ;

Considérant qu'il convient de maintenir le champ d'application de la Directive 91/440/CEE, y compris les exceptions y prévues pour les services régionaux, urbains et suburbains, tout en précisant que les opérations de transport par des services de navette à travers le tunnel sous la Manche sont également exclues de ce champ d'application ;

Considérant que, dans cette optique, la licence délivrée par un État membre doit être reconnue valable dans toute la Communauté ;

1. OJ N° C 24, 28.1.1994, p. 2 et OJ N° C 225, 13.8.1994, p. 9.

2. Avis rendu le 14 septembre 1994 (OJ N° C 393, 31.12.1994, p. 56).

3. Avis du Parlement Européen en date du 3 mai 1994 (OJ N° C 205, 25.7.1994, p. 38), Position Commune du Conseil du 21 novembre 1994 (OJ N° C 354 of 13.12.1994, p. 11) et Décision du Parlement Européen du 14 mars 1995 (OJ N° C 89, 10.4.1995, p. 30).

4. OJ N° L 237, 24.8.1991, p. 25.

Considérant que les conditions communautaires d'accès ou de transit à l'infrastructure ferroviaire seront réglées par d'autres dispositions de la législation communautaire ;

Considérant que, vu le principe de subsidiarité et afin de garantir l'uniformité et la transparence requises, il convient que la Communauté établisse les grands principes de ce système de licence, en laissant aux États membres la responsabilité de l'octroi et de l'administration des licences ;

Considérant que, pour garantir des services fiables et adéquats, il est nécessaire qu'une entreprise ferroviaire satisfasse à tout moment à certaines exigences en matière d'honorabilité, de capacité financière et de capacité professionnelle ;

Considérant que, pour la protection des clients et des tiers, il est important de garantir que les entreprises ferroviaires sont suffisamment assurées ou ont conclu d'autres arrangements équivalents afin de couvrir les risques de responsabilité civile ;

Considérant qu'il est opportun de régler dans ce même cadre les questions de la suspension ou du retrait de la licence ainsi que de la délivrance de licences temporaires ;

Considérant que l'entreprise ferroviaire reste, par ailleurs, tenue de respecter les dispositions nationales et communautaires relatives à l'exploitation de services ferroviaires, imposées de manière non discriminatoire, visant à assurer qu'elle est à même d'exercer en toute sécurité son activité sur des parcours spécifiques ;

Considérant que, pour assurer le fonctionnement efficace des transports ferroviaires internationaux, il est nécessaire que les entreprises ferroviaires respectent les accords en vigueur dans ce domaine ;

Considérant, enfin, que les procédures de délivrance, de maintien et de modification des licences aux entreprises ferroviaires doivent répondre à un souci général de transparence et de non-discrimination,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

SECTION I

Objectif et champ d'application

Article 1

1. La présente directive concerne les critères applicables à la délivrance, la prorogation ou la modification des licences, par un État membre, destinées aux entreprises ferroviaires qui sont établies ou qui s'établiront dans la Communauté, lorsqu'elles effectuent les services visés à l'article 10 de la Directive 91/440/CEE dans les conditions dudit article.
2. Les entreprises ferroviaires dont l'activité est limitée à l'exploitation des seuls transports urbains, suburbains et régionaux sont exclues du champ d'application de la présente directive.

Les entreprises ferroviaires et les regroupements internationaux dont l'activité est limitée à la fourniture de services de navette transportant des véhicules routiers à travers le tunnel sous la Manche sont également exclus du champ d'application de la présente directive.

3. La validité de la licence s'étend à l'ensemble du territoire de la Communauté.

Article 2

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) "entreprise ferroviaire", toute entreprise à statut privé ou public, 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 ;
- b) "licence", une autorisation accordée par l'État membre à une entreprise à laquelle la qualité d'entreprise ferroviaire est reconnue. Cette qualité peut être limitée à l'exploitation de certains types de services de transport ;
- c) "autorité responsable des licences", l'organisme chargé par l'État membre de délivrer les licences ;
- d) -- "services urbains et suburbains", les services de transport répondant aux besoins d'un centre urbain ou d'une agglomération, ainsi qu'aux besoins de transports entre ce centre ou cette agglomération et ses banlieues,
-- "services régionaux", les services de transport destinés à répondre aux besoins de transports d'une région.

Article 3

Chaque État membre désigne l'organisme responsable de la délivrance des licences et de l'exécution des obligations découlant de la présente directive.

SECTION II

Conditions d'obtention de la licence

Article 4

- 1. Une entreprise ferroviaire a le droit de demander une licence dans l'État membre où elle est établie.
- 2. Les États membres n'accordent pas de licences ou ne prorogent pas leur validité lorsqu'il n'est pas satisfait aux exigences de la présente directive.
- 3. Toute entreprise ferroviaire qui satisfait aux exigences de la présente directive est autorisée à recevoir une licence.
- 4. Aucune entreprise ferroviaire ne sera autorisée à effectuer des services de transport ferroviaire entrant dans le champ d'application de la présente directive si elle ne possède pas la licence appropriée au type de services en question.

Toutefois, cette licence ne donne pas droit par elle-même à l'accès à l'infrastructure ferroviaire.

Article 5

1. Toute entreprise ferroviaire doit pouvoir démontrer aux autorités responsables des licences dans l'État membre concerné, dès avant le début de ses activités, qu'elle pourra à tout moment répondre à certaines exigences en matière d'honorabilité, de capacité financière et de capacité professionnelle ainsi que de couverture de sa responsabilité civile, visées aux articles 6 à 9.
2. Aux fins du paragraphe 1, toute entreprise qui demande une licence doit fournir tous les renseignements utiles.

Article 6

Les États membres définissent les conditions dans lesquelles les exigences en matière d'honorabilité sont satisfaites de façon à garantir que l'entreprise ferroviaire qui demande une licence ou les personnes responsables de la gestion:

- n'ont pas fait l'objet d'une condamnation pénale grave, y compris pour des infractions commises dans le domaine commercial,
- n'ont pas fait l'objet d'une procédure de faillite,
- n'ont pas été condamnées pour des infractions graves dans le domaine de la législation spécifique applicable au transport,
- n'ont pas été condamnées pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant du droit social ou du droit du travail, y compris des obligations au titre de la législation en matière de protection du travail.

Article 7

1. Les exigences en matière de capacité financière sont satisfaites quand l'entreprise ferroviaire qui demande une licence peut apporter la preuve qu'elle pourra faire face à ses obligations réelles et potentielles, évaluées sur la base d'hypothèses réalistes, pour une période de douze mois.
2. Aux fins du paragraphe 1, toute demande de licence est accompagnée au moins des informations indiquées à l'annexe titre I.

Article 8

1. Les exigences en matière de capacité professionnelle sont satisfaites lorsque:
 - a) l'entreprise ferroviaire qui demande la licence a ou aura une organisation de gestion et possède les connaissances et/ou l'expérience nécessaires pour exercer un contrôle opérationnel et une surveillance sûrs et efficaces en ce qui concerne le type d'opérations spécifiées dans la licence ;
 - b) le personnel responsable de la sécurité, notamment les conducteurs, possède une qualification pleinement adaptée à son domaine d'activité ;

- c) le personnel, le matériel roulant et l'organisation sont de nature à assurer aux services effectués un haut niveau de sécurité.
2. Aux fins du paragraphe 1, toute demande de licence est accompagnée au moins des informations indiquées à l'annexe titre II.
3. Le respect des exigences en matière de qualification est à prouver par la présentation de pièces justificatives correspondantes.

Article 9

Une entreprise ferroviaire doit être suffisamment assurée ou avoir pris des dispositions équivalentes pour couvrir, en application des législations nationales et internationales, sa responsabilité civile en cas d'accidents, notamment en ce qui concerne les passagers, les bagages, le fret, le courrier et les tiers.

SECTION III

Validité de la licence

Article 10

1. Les licences restent valables aussi longtemps que l'entreprise ferroviaire remplit les obligations prévues par la présente directive. Toutefois, l'autorité responsable peut en prescrire le réexamen à intervalles réguliers, de cinq ans au maximum.
2. Des dispositions spécifiques concernant la suspension ou le retrait d'une licence peuvent être incluses dans la licence elle-même.

Article 11

1. L'autorité responsable des licences peut, s'il existe un doute sérieux quant au respect des exigences de la présente directive, et notamment de son article 5, par une entreprise ferroviaire à laquelle elle a délivré une licence, vérifier à tout moment si ces exigences sont respectées. L'autorité responsable des licences suspend ou retire la licence si elle constate que l'entreprise ferroviaire ne satisfait plus aux exigences de la présente directive, et notamment de son article 5.
2. Lorsque l'autorité responsable des licences d'un État membre constate qu'il existe un doute sérieux quant au respect des exigences définies dans la présente directive par une entreprise ferroviaire à laquelle a été délivrée une licence par l'autorité d'un autre État membre, elle en informe sans délai cette autorité.
3. Sans préjudice du paragraphe 1, lorsqu'une licence est suspendue ou retirée pour cause de non-respect des exigences en matière de capacité financière, l'autorité responsable des licences peut délivrer une licence temporaire durant la réorganisation de l'entreprise ferroviaire, pour autant que la sécurité ne soit pas compromise. La licence temporaire n'est, toutefois, valable que pendant une période maximale de six mois à compter de la date d'octroi de la licence.

4. Lorsqu'une entreprise ferroviaire a interrompu ses activités pendant six mois ou n'a pas commencé ses activités six mois après la délivrance d'une licence, l'autorité responsable des licences peut décider que la licence doit faire l'objet d'une nouvelle demande d'agrément ou être suspendue.

Dans le cas de démarrage d'activité, l'entreprise ferroviaire peut demander qu'un délai plus long soit fixé en tenant compte de la spécificité des services fournis.

5. En cas de modification affectant la situation juridique d'une entreprise ferroviaire, notamment en cas de fusion ou de prise de contrôle, l'autorité responsable des licences peut décider que la licence doit faire l'objet d'une nouvelle demande d'agrément. L'entreprise ferroviaire en cause peut poursuivre ses activités, à moins que l'autorité responsable des licences ne décide que la sécurité est compromise ; dans ce cas, la décision doit être motivée.
6. Si une entreprise ferroviaire envisage de modifier ou d'étendre ses activités de manière significative, la licence doit être soumise à l'autorité responsable des licences en vue d'un réexamen.
7. Lorsqu'une procédure en insolvabilité ou toute autre procédure similaire est engagée à l'encontre d'une entreprise ferroviaire, l'autorité responsable des licences ne l'autorise pas à conserver sa licence si elle est convaincue qu'il n'existe pas de possibilité réaliste de restructuration financière satisfaisante dans un délai raisonnable.
8. Quand l'autorité responsable des licences a suspendu, retiré ou modifié une licence, l'État membre concerné en informe immédiatement la Commission. La Commission informe aussitôt les autres États membres.

Article 12

Outre les exigences fixées par la présente directive, l'entreprise ferroviaire est également tenue de respecter les prescriptions de la législation nationale compatibles avec la législation communautaire, imposées de manière non discriminatoire, notamment en ce qui concerne:

- les exigences techniques et opérationnelles spécifiques pour les services ferroviaires,
- les exigences de sécurité s'appliquant au personnel, au matériel roulant et à l'organisation interne de l'entreprise,
- les dispositions concernant la santé, la sécurité, les conditions sociales et les droits des travailleurs et des consommateurs.

Article 13

Les entreprises ferroviaires doivent respecter les accords applicables aux transports ferroviaires internationaux en vigueur dans les États membres dans lesquels elles exercent leurs activités.

SECTION IV

Disposition transitoire

Article 14

Une période transitoire de douze mois est accordée aux entreprises ferroviaires qui assurent des services ferroviaires à la date limite de transposition visée à l'article 16 paragraphe 2 pour leur permettre de se conformer aux dispositions de la présente directive. Cette période transitoire ne concerne pas les dispositions qui pourraient avoir une incidence sur la sécurité des services ferroviaires.

SECTION V

Dispositions finales

Article 15

1. Les procédures de délivrance des licences sont rendues publiques par l'État membre concerné, qui en informe la Commission.
2. L'autorité responsable des licences statue sur la demande de délivrance, en tenant compte de tous les éléments dont elle dispose, le plus rapidement possible et au plus tard trois mois après la date à laquelle les informations nécessaires, notamment les informations visées à l'annexe, lui ont été présentées. Elle communique sa décision à l'entreprise qui a demandé la licence. Tout refus doit être motivé.
3. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir que les décisions de l'autorité responsable des licences sont soumises à un contrôle juridictionnel.

Article 16

1. La Commission présente au Conseil, deux ans après la mise en application de la présente directive, un rapport sur cette application, accompagné, le cas échéant, de propositions concernant la poursuite de l'action communautaire en matière de développement des chemins de fer, notamment pour ce qui est de la possibilité d'élargir le champ d'application de la présente directive.
2. Les États membres prennent les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive dans un délai de deux ans à partir de la date de son entrée en vigueur. Ils en informent immédiatement la Commission.
3. Lorsque les États membres adoptent les dispositions visées au paragraphe 2, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

Article 17

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel des Communautés Européennes*.

Article 18

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Luxembourg, le 19 juin 1995.

Par le Conseil
Le président
B. PONS

ANNEXE

I. Informations visées à l'article 7 paragraphe 2

1. L'examen de la capacité financière s'effectue sur la base des comptes annuels de l'entreprise et, pour les entreprises qui demandent une licence et ne sont pas en mesure de présenter ces comptes, sur la base du bilan annuel. Pour cet examen, des informations détaillées doivent être fournies notamment sur les éléments suivants:
 - a) ressources financières disponibles, y compris dépôts en banque, avances consenties en compte courant et prêts ;
 - b) fonds et éléments d'actif mobilisables à titre de garantie ;
 - c) capital d'exploitation ;
 - d) coûts pertinents, y compris coûts d'acquisition et acomptes sur véhicules, terrains, bâtiments, installations et matériel roulant ;
 - e) charges pesant sur le patrimoine de l'entreprise.
2. Le demandeur ne présente notamment pas la capacité financière requise lorsque des arriérés considérables d'impôts ou de cotisations sociales sont dus pour l'activité de l'entreprise.
3. L'autorité peut exiger notamment la présentation d'un rapport d'expertise et de documents appropriés établis par une banque, une caisse d'épargne publique, un commissaire aux comptes ou un expert comptable assermenté. Ces documents doivent comporter des informations relatives aux éléments visés au point 1.

II. Informations visées à l'article 8 paragraphe 2

1. Informations sur la nature et l'entretien du matériel roulant, notamment en ce qui concerne les normes de sécurité.
2. Informations sur les qualifications du personnel responsable de la sécurité et modalités de formation du personnel.

DIRECTIVE 95/19/CE DU CONSEIL

du 19 juin 1995

CONCERNANT LA RÉPARTITION DES CAPACITÉS D'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE ET LA PERCEPTION DE REDEVANCES D'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

Vu le traité instituant la Communauté Européenne, et notamment son article 75,

Vu la proposition de la Commission¹,

Vu l'avis du Comité Économique et Social²,

Statuant conformément à la procédure de l'article 189c du traité³,

Considérant qu'une plus grande intégration du secteur communautaire des transports est un élément essentiel du marché intérieur et que les chemins de fer constituent un élément vital du secteur des transports dans la Communauté ;

Considérant que le principe de la libre prestation de services doit être appliqué au secteur ferroviaire, en tenant compte des caractéristiques spécifiques de ce secteur ;

Considérant que la Directive 91/440/CEE du Conseil, du 29 juillet 1991, relative au développement des chemins de fer communautaires⁴, prévoit certains droits d'accès au trafic international par chemin de fer pour des entreprises ferroviaires et des regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires ;

Considérant qu'il est important de garantir que, lorsque les entreprises ferroviaires et les regroupements internationaux qu'elles constituent effectuent les services visés à l'article 10 de la Directive 91/440/CEE, ils bénéficient pleinement des nouveaux droits d'accès ; que, pour ce faire, il convient d'instaurer un système non discriminatoire et uniforme de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et de perception des redevances d'utilisation de l'infrastructure, dans la Communauté ; considérant qu'il convient de maintenir le champ d'application de la Directive 91/440/CEE, y compris les exceptions y prévues pour les services régionaux, urbains et suburbains, tout en précisant que les opérations de transport par des services de navette à travers le tunnel sous la Manche sont également exclues de ce champ d'application ;

1. OJ N° C 24, 28.1.1994, p. 2 et OJ N° C 225, 13.8.1994, p. 11.

2. Opinion delivered on 14 September 1994 (OJ N° C 393, 31.12.1994, p. 56).

3. Avis du Parlement Européen en date du 3 mai 1994 (OJ N° C 205, 25.7.1994, p. 38), Position Commune du Conseil du 21 novembre 1994 (OJ N° C 354 of 13.12.1994, p. 19) and Décision du Parlement Européen du 14 mars 1995 (OJ N° C 89, 10.4.1995, p. 31).

4. OJ N° L 237, 24.8.1991, p. 25.

Considérant que, en application du principe de subsidiarité, il convient que la Communauté définisse les grands principes de ce système, en laissant aux États membres le soin de mettre en place les règles détaillées d'exécution pratique afférente ;

Considérant que les États membres doivent garantir une souplesse suffisante dans la répartition des capacités d'infrastructure de manière à permettre une utilisation efficace et optimale de cette infrastructure ;

Considérant qu'il est, toutefois, nécessaire d'accorder certaines priorités lors de la répartition des capacités d'infrastructures, notamment en faveur des services publics et des services effectués sur une infrastructure ferroviaire spécifique ;

Considérant qu'il est, en outre, nécessaire de prévoir la possibilité d'accorder des droits spéciaux en ce qui concerne la répartition des capacités d'infrastructure si ces droits sont indispensables pour assurer des services de transport appropriés ou pour permettre le financement d'infrastructures nouvelles ;

Considérant enfin que le gestionnaire de l'infrastructure doit se trouver dans une situation financière lui permettant de couvrir les dépenses d'infrastructure ;

Considérant qu'il est, par ailleurs, nécessaire d'établir des conditions non discriminatoires en ce qui concerne la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure dans un même marché ;

Considérant que l'utilisation efficace des capacités d'infrastructure requiert des critères généraux communs de fixation des redevances ;

Considérant que, dans un souci général de transparence et de non-discrimination, il convient d'arrêter des règles communes concernant les procédures de répartition des capacités d'infrastructure et de perception des redevances d'utilisation de l'infrastructure ;

Considérant que, dans l'intérêt de la sécurité du trafic, l'entreprise ferroviaire doit, en vue de l'accès à une infrastructure déterminée, être titulaire d'un certificat de sécurité, basé sur certains critères communs et sur les dispositions nationales, délivré par l'instance compétente pour l'infrastructure empruntée ; que, en outre, elle doit conclure, avec le gestionnaire de l'infrastructure, les accords techniques, administratifs et financiers qui s'imposent ;

Considérant qu'il est nécessaire de garantir des possibilités de recours devant une instance indépendante contre les décisions prises par les autorités et les organismes compétents en matière de répartition des capacités d'infrastructure et de perception des redevances d'utilisation des infrastructures ; que cette possibilité de recours est notamment requise pour résoudre des éventuels conflits d'intérêt au cas où le gestionnaire de l'infrastructure qui est en même temps l'exploitant des services de transport serait chargé de la répartition des sillons et/ou de la perception des redevances d'utilisation des infrastructures,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

SECTION I

Objectif et champ d'application

Article 1

1. La présente directive a pour objet de définir les principes et les procédures à suivre pour la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la perception des redevances d'utilisation de l'infrastructure concernant les entreprises ferroviaires qui sont établies ou qui s'établiront dans la Communauté et les regroupements internationaux qu'elles constituent, lorsque ces entreprises et regroupements effectuent les services visés à l'article 10 de la Directive 91/440/CEE dans les conditions dudit article.
2. Les entreprises ferroviaires dont l'activité est limitée à l'exploitation des seuls transports urbains, suburbains ou régionaux sont exclues du champ d'application de la présente directive.

Les entreprises ferroviaires et les regroupements internationaux dont l'activité est limitée à la fourniture de services de navette transportant des véhicules routiers à travers le tunnel sous la Manche sont également exclus du champ d'application de la présente directive.

3. Les capacités d'infrastructure ferroviaire sont réparties par attribution des sillons selon la législation communautaire et la législation nationale.

Article 2

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) "entreprise ferroviaire", toute entreprise à statut privé ou public 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 ;
- b) "regroupement international", toute association d'au moins deux entreprises ferroviaires établies dans des États membres différents en vue de fournir des prestations de transports internationaux entre États membres ;
- c) "gestionnaire de l'infrastructure", toute entité publique ou entreprise chargée notamment de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire ainsi que de la gestion des systèmes de régulation et de sécurité ;
- d) "sillon", la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre à un moment donné ;
- e) "répartition", l'affectation des capacités d'infrastructure ferroviaire par un organisme de répartition ;
- f) "organisme de répartition", l'autorité et/ou le gestionnaire de l'infrastructure chargé par les États membres de répartir les capacités d'infrastructure.

SECTION II

Répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire

Article 3

Chaque État membre désigne l'organisme de répartition, conformément aux exigences de la présente directive. L'organisme de répartition, qui aura connaissance de l'ensemble des sillons disponibles, veille notamment à ce que:

- la capacité d'infrastructure ferroviaire soit répartie sur une base équitable et non discriminatoire,
- la procédure de répartition permette une utilisation efficace et optimale de l'infrastructure sous réserve des articles 4 et 5.

Article 4

1. Les États membres peuvent prendre les mesures nécessaires pour assurer que lors de la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire la priorité soit donnée aux services ferroviaires suivants:
 - a) services fournis dans l'intérêt du public, tels qu'ils sont définis dans le règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil, du 26 juin 1969, relatif à l'action des États membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable¹ ;
 - b) services qui, sans préjudice des articles 85, 86 et 90 du traité, sont effectués totalement ou partiellement sur une infrastructure spécifiquement construite ou aménagée pour ces services (lignes spéciales à grande vitesse ou spécialisées dans le fret).

Cette disposition s'applique sans discrimination à l'égard de tous les services fournis en application de l'article 1er dont les caractéristiques sont comparables et les prestations similaires.

2. En ce qui concerne les services fournis conformément au paragraphe 1 point a), les États membres peuvent dédommager le gestionnaire de l'infrastructure des pertes financières dues à l'obligation d'allouer une certaine capacité d'infrastructure dans l'intérêt des services publics.

Article 5

Les États membres peuvent accorder à des entreprises ferroviaires qui fournissent certains types de services ou les fournissent dans certaines régions, des droits spéciaux en matière de répartition des capacités d'infrastructure sur une base non discriminatoire, si ces droits sont indispensables pour assurer un bon niveau de service public ou une utilisation efficace de la capacité d'infrastructure, ou pour permettre le financement d'infrastructures nouvelles, sans préjudice des articles 85, 86 et 90 du traité.

1. OJ N° L 156, 28.6.1969, p. 1. Régulation modifiée par la Régulation (EEC) N° 1893/91 (OJ N° L 169, 29.6.1991, p. 1).

SECTION III

Perception des redevances d'utilisation de l'infrastructure

Article 6

1. Les comptes du gestionnaire d'une infrastructure doivent, dans des conditions normales d'activité, présenter au moins un équilibre considéré sur une période de temps raisonnable entre, d'une part, les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des contributions de l'État et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure.
2. Le gestionnaire de l'infrastructure peut financer la mise au point de l'infrastructure, y compris la fourniture ou le renouvellement des actifs physiques, et tirer un bénéfice des capitaux engagés.

Article 7

Les redevances perçues sur des services de nature équivalente dans un même marché s'appliquent sans discrimination.

Après consultation du gestionnaire de l'infrastructure, les États membres définissent les modalités de fixation de ces redevances. Ces modalités doivent donner au gestionnaire de l'infrastructure la possibilité de commercialiser de façon efficace les capacités d'infrastructure dont il dispose.

Article 8

1. Les redevances perçues par le gestionnaire de l'infrastructure sont fixées, notamment selon la nature du service, la période du service, la situation du marché ainsi que la nature et l'usure de l'infrastructure.
2. Les États membres peuvent prévoir la possibilité de conclure un accord global avec le gestionnaire de l'infrastructure sur les procédures de paiement des redevances d'utilisation de l'infrastructure pour des services publics conformément au règlement (CEE) n° 1191/69.

Article 9

1. Le paiement des redevances se fait auprès du/des gestionnaire(s) de l'infrastructure.
2. Les États membres peuvent exiger que le gestionnaire de l'infrastructure fournisse toute information nécessaire leur permettant de s'assurer que les redevances sont perçues sur une base non discriminatoire.
3. Le gestionnaire de l'infrastructure communique en temps utile aux entreprises ferroviaires qui utilisent ses infrastructures pour effectuer les services visés à l'article 10 de la Directive 91/440/CEE toutes les modifications importantes de la qualité ou de la capacité de l'infrastructure concernée.

SECTION IV

Dispositions générales

Article 10

1. Les États membres arrêtent les procédures de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire visées à l'article 1er paragraphe 3. Ces procédures sont publiées par l'État membre concerné et la Commission en est informée.
2. La demande de capacité d'infrastructure est présentée à l'organisme de répartition de l'État membre sur le territoire duquel a lieu le départ du service concerné.
3. L'organisme de répartition auquel est présentée la demande informe immédiatement ses homologues intéressés. Ces derniers se prononcent le plus rapidement possible et au plus tard un mois après réception des informations nécessaires, chaque organisme de répartition pouvant refuser une demande. Ils informent immédiatement l'organisme de répartition auquel la demande a été présentée.

L'organisme de répartition auquel une demande a été présentée se prononce sur la demande -- en concertation avec ses homologues concernés -- le plus rapidement possible et au plus tard deux mois après la date à laquelle toutes les informations nécessaires ont été transmises.

Une demande qui a été refusée pour cause de capacités insuffisantes est réexaminée lors de la prochaine modification des horaires pour les itinéraires concernés si l'entreprise qui a introduit la demande le souhaite. Les dates de ces adaptations et les autres arrangements administratifs sont à la disposition des parties intéressées.

La décision est communiquée à l'entreprise qui a présenté la demande. Tout refus doit être motivé.

4. L'entreprise qui présente une demande peut directement prendre contact avec les autres organismes de répartition intéressés à condition que l'organisme de répartition auquel la demande a été présentée en soit informé.
5. Les entreprises de chemins de fer auxquelles des capacités d'infrastructure ont été attribuées prennent les accords administratifs, techniques et financiers nécessaires avec les gestionnaires de l'infrastructure.

Article 11

1. Les États membres prévoient l'obligation de présenter en outre un certificat de sécurité fixant les exigences imposées aux entreprises ferroviaires en matière de sécurité en vue d'assurer un service sans danger sur les trajets concernés.
2. En vue de l'obtention du certificat de sécurité, l'entreprise ferroviaire doit respecter les prescriptions de la législation nationale compatibles avec la législation communautaire, imposées de manière non discriminatoire en ce qui concerne les exigences techniques et opérationnelles spécifiques pour les services ferroviaires et les exigences de sécurité s'appliquant au personnel, au matériel roulant et à l'organisation interne de l'entreprise.

Elle doit notamment fournir la preuve que son personnel affecté à la conduite et à l'accompagnement des trains effectuant les services visés à l'article 10 de la Directive 91/440/CEE possède la formation requise pour se conformer aux règles de circulation appliquées par le gestionnaire de l'infrastructure et pour respecter les consignes de sécurité qui lui sont imposées dans l'intérêt de la circulation des trains.

L'entreprise doit, en outre, prouver que le matériel roulant composant ces trains a été agréé par l'autorité publique ou par le gestionnaire de l'infrastructure et contrôlé suivant les règlements d'exploitation en vigueur sur l'infrastructure empruntée. Le certificat de sécurité est délivré par l'instance désignée à cet effet par l'État membre où se trouve l'infrastructure empruntée.

Article 12

Les États membres peuvent prévoir la possibilité que les demandes d'accès aux infrastructures s'accompagnent d'un dépôt de garantie ou qu'une sûreté comparable est constituée.

Si une entreprise ayant présenté une demande n'utilise par un sillon qui lui est attribué, un montant pourra être prélevé sur le dépôt pour les frais de gestion de la demande et tout manque à gagner dû à la non-utilisation des capacités d'infrastructure concernées. Dans les autres cas, le dépôt/cautionnement est entièrement remboursé.

SECTION V

Dispositions finales

Article 13

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir que les décisions prises en matière de répartition des capacités d'infrastructure ou en matière de perception des redevances sont susceptibles d'un recours devant une instance indépendante sur demande écrite d'une entreprise ferroviaire. Cette instance se prononce dans les deux mois qui suivent la communication de toutes les informations nécessaires.
2. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir que les décisions prises conformément au paragraphe 1 sont soumises à un contrôle juridictionnel.

Article 14

1. La Commission présente au Conseil, deux ans après la mise en application de la présente directive, un rapport sur cette application, accompagné, le cas échéant, de propositions concernant la poursuite de l'action communautaire en matière de développement des chemins de fer, notamment pour ce qui est de la possibilité d'élargir le champ d'application de la présente directive.
2. Les États membres prennent les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard deux ans à partir de son entrée en vigueur. Ils en informent immédiatement la Commission.

3. Lorsque les États membres adoptent les dispositions visées au paragraphe 2, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de la publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

Article 15

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 16

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Luxembourg, le 19 juin 1995.

Par le Conseil
Le président
B. PONS

LES ÉDITIONS DE L'OCDE, 2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16
IMPRIMÉ EN FRANCE
(75 98 08 2 P) ISBN 92-821-2233-6 – n° 50274 1998