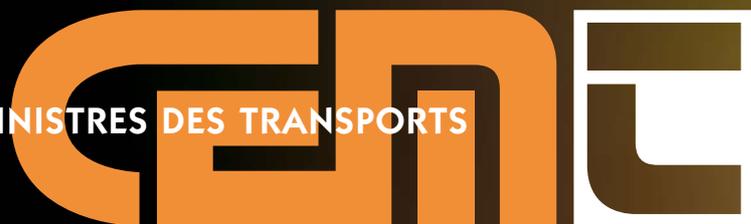


CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS



**Des comptes  
ferroviaires**

**pour une régulation  
efficace**

## CONFERENCE EUROPEENNE 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. Elle rassemble les Ministres des Transports des 44 pays suivants qui sont Membres à part entière de la Conférence : Albanie, Allemagne, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, ERY Macédoine, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Malte, Moldavie, Monténégro, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Russie, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, République tchèque, Turquie et Ukraine. Sept pays ont un statut de Membre associé (Australie, Canada, Corée, États-Unis, Japon, Mexique et Nouvelle-Zélande), le Maroc bénéficiant d'un statut de Membre observateur.

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 systèmes de transport européens.

Dans la situation actuelle, la CEMT a deux rôles primordiaux. La première tâche qui lui revient consiste principalement à faciliter la mise en place d'un système paneuropéen intégré des transports qui soit économiquement efficace et réponde aux exigences de durabilité en termes d'environnement et de sécurité. A cette fin il incombe notamment à la CEMT d'établir un pont, sur le plan politique, entre l'Union Européenne et les autres pays du continent européen. Par ailleurs, la CEMT a également pour mission de développer des réflexions sur l'évolution à long terme du secteur des transports et de réaliser des études approfondies sur le fonctionnement de ce secteur face notamment à la mondialisation croissante des échanges.

En Janvier 2004, la CEMT et l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) ont fusionné leurs activités de recherche en créant le Centre Conjoint de Recherche sur les Transports. Le Centre mène des programmes de recherche coopératifs couvrant tous les modes de transport terrestre et leurs liaisons intermodales, recherches qui soutiennent la formulation des politiques dans les pays Membres.

Lors de la session de Dublin en mai 2006, les Ministres ont décidé d'une réforme majeure visant à transformer cette organisation en une entité mondiale, portant sur tous les modes de transports. Le but de ce nouveau Forum international des transports est d'attirer l'attention au plus haut niveau international sur les politiques des transports. Le Forum permettra chaque année aux Ministres des transports et à d'éminents représentants de la société civile de discuter de thèmes d'importance stratégique mondiale. L'année 2007 constituera une année de transition pour la mise en place de ce Forum dont les nouvelles structures devraient être totalement opérationnelles à compter de 2008.

Document en anglais sous le titre :  
**Railway accounts for effective regulation**

*Des informations plus détaillées sur la CEMT sont disponibles sur Internet  
à l'adresse suivante : [www.cemt.org](http://www.cemt.org)*

© CEMT 2007 - Les publications de la CEMT sont diffusées par  
le Service des Publications de l'OCDE,  
2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16, France

## TABLE DES MATIÈRES

Introduction.....	4
Avenirs possibles.....	9
Données nécessaires.....	14
Nature et limitations des sources de données existantes.....	16
En route vers un avenir glorieux? .....	20
Niveaux actuels de conformité aux normes.....	23

### Introduction

Les chemins de fer des pays Membres de la CEMT sont engagés depuis au moins 15 années dans un processus sans cesse plus irrésistible de réforme animé par la Commission européenne, les Etats et l'évolution des forces du marché. Ils étaient, à l'aube de la réforme, des monolithes préoccupés de faire rouler les trains, insensibles aux besoins de leurs clients et repliés derrière les murs de leurs forteresses nationales qui se muent aujourd'hui lentement en quelque chose de différent, un "quelque chose" que le présent rapport s'applique à dépeindre en même temps qu'il définit les données qu'il faudra récolter et les actions réglementaires qu'il faudra entreprendre pour que la réforme poursuive son chemin sans embûche.

La réforme des chemins de fer a, dans beaucoup de pays de la CEMT, connu des débuts différents: la France a eu ses *Contrats de plan* et le Royaume-Uni ses rapports Beeching et Serpell, mais la Suède et l'Allemagne ont elles aussi eu des programmes de réforme comparables. Toutes ces réformes se sont malheureusement effectuées en vase clos et les problèmes communs aux différents pays n'ont pas été bien mis en lumière. Il a donc fallu que la Commission européenne et la CEMT prennent ces vécus nationaux disparates sous la loupe et les coulent dans le moule d'une approche européenne plus uniforme. L'analyse de toute la politique communautaire des transports en général et des chemins de fer en particulier est une tâche trop complexe pour le présent rapport, mais il en résume les volets qui concernent la structure des chemins de fer et l'établissement des rapports.

La réforme des chemins de fer plonge ses racines, même si elle n'y est pas prévue en tant que telle, dans le Traité de Rome, en l'occurrence dans sa deuxième partie, titre IV, articles 74 à 85 (Transport) et sa troisième partie, titre I, articles 85 à 94 (Concurrence)<sup>1</sup>. Les grandes préoccupations de la Communauté, à savoir la reconnaissance des obligations de service public (article 77), la prise en compte de la santé financière des transporteurs (article 78), le rejet des discriminations par les transporteurs (article 79), l'abandon de la protection des transporteurs nationaux par leur Etat (article 80) et l'interdiction des aides publiques qui faussent le jeu de la concurrence (article 92), y sont clairement exprimées. Les mêmes questions ont été ré abordées par la suite, dans le cadre toujours de la politique des transports (chemins de fer et autres), dans les règlements 1191/69 (du 26 juin 1969) qui impose de définir, et compenser, les obligations de service public, 1107/70 (du 4 juin 1970) qui précise les conditions dans lesquelles des aides publiques peuvent être accordées aux transports et 1108/70 (du 4 juin 1970) qui impose la mise en place d'une "...**comptabilité permanente** comportant pour chaque mode de transport **des schémas de comptabilisation uniformes...**" (soulignement de l'auteur) pour indiquer les dépenses relatives aux infrastructures.

Le Conseil s'est pour la première fois spécifiquement occupé des chemins de fer dans la directive 91/440/CEE (du 29 juillet 1991) qui donne à leur réforme pour objectifs fondamentaux d'améliorer leur efficacité de telle sorte qu'ils puissent survivre dans un marché de plus en plus compétitif, de les obliger à se comporter en

entreprises commerciales obéissant aux lois du marché et indépendantes des pouvoirs publics et d'assainir leur structure financière. Le Conseil y ajoute ensuite qu'il convient d'opérer une distinction entre l'exploitation des services de transport et la gestion de l'infrastructure et qu'il est nécessaire que ces deux activités aient des comptes distincts et soient gérées séparément. Il a en outre exigé que les infrastructures ferroviaires nationales s'ouvrent à certaines formes limitées de concurrence et, pour libérer l'accès de toute discrimination, que les redevances d'accès soient publiées et que ces redevances ainsi que l'ordre d'accès aux sillons soient fixés sans intervention des opérateurs nationaux.

Il était à ce stade simplement exigé que les **comptes** des infrastructures soient séparés de ceux de l'exploitation des trains et que les aides publiques soient non discriminatoires et limitées aux infrastructures et aux activités sociales. Il est rapidement apparu que la catégorie fourre-tout "exploitation" allait permettre d'éviter l'obligation de canalisation des aides publiques accordées aux opérateurs ferroviaires vers les seules activités sociales et n'allait pas amener ces opérateurs à se muer comme voulu en entreprises commerciales soumises aux lois du marché. Il a donc fallu adopter la directive 2001/12/CE (du 26 février 2001) qui considère que "pour promouvoir une exploitation efficace des services de transport de voyageurs et de fret et pour assurer la transparence de leurs finances, y compris toute compensation ou aide financière octroyée par l'Etat, **il y a lieu de séparer les comptabilités des services de transport de voyageurs et de fret.**" (soulignement de l'auteur). Pour traduire cette intention dans les faits, la directive impose d'"...**assurer la tenue et la publication de comptes de profits et pertes séparés et de bilans séparés**, d'une part, pour les activités relatives à la fourniture de services de transport par des entreprises ferroviaires et, d'autre part, pour celles relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Les aides publiques versées à l'une de ces deux activités ne peuvent pas être transférées à l'autre." (soulignement de l'auteur).

La directive 2001/14/CE (du 26 février 2001) connexe aborde également la question des redevances d'utilisation des infrastructures et considère qu'"...il est nécessaire que les gestionnaires de l'infrastructure estiment et comptabilisent la valeur de leurs actifs, et acquièrent une bonne connaissance des déterminants des coûts d'exploitation de l'infrastructure", qu'"... il importe que la redevance d'utilisation de l'infrastructure soit de niveau égal au coût directement imputable (c'est-à-dire le coût marginal incluant les coûts externes) à l'exploitation des trains" et que "les Etats membres peuvent réclamer, pour le recouvrement des coûts, des niveaux de tarification différents, y compris, si le marché s'y prête, des majorations ou un taux de rentabilité, tout en assurant l'équilibre des coûts et la compétitivité intermodale du fret ferroviaire. Il est cependant souhaitable que tout système de tarification de l'infrastructure permette au trafic qui peut couvrir au moins le coût supplémentaire qu'il impose d'utiliser le réseau ferroviaire".

Ces directives, qui s'additionnent les unes aux autres ont été publiées sur une longue période de temps au cours de laquelle la vision de ces questions nourrie par les autorités européennes a indéniablement évolué. Il est donc difficile de

reconstituer le puzzle et de dresser une liste reconnue par tous des obligations actuellement en vigueur. Cela étant dit, il y a de très bonnes raisons de penser que pour atteindre les objectifs définis dans le présent rapport, les chemins de fer des pays Membres de la CEMT devraient (tandis que ceux de l'Union européenne doivent):

- Séparer leurs comptes d'infrastructures de leurs comptes d'exploitation. Cette séparation doit s'étendre aux comptes de profits et pertes et au bilan (ou le document équivalent prévu par le régime de propriété des chemins de fer en cause) de chacun des services considérés.
- Inclure dans leurs comptes d'infrastructures des informations suffisantes pour apprécier si la stabilité financière du gestionnaire des infrastructures est assurée (la somme des redevances d'accès et des aides publiques doit couvrir les coûts financiers du gestionnaire des infrastructures), si les redevances d'accès acquittées par les utilisateurs sont raisonnablement proportionnelles à leurs coûts marginaux et si les majorations éventuelles sont économiquement rationnelles (c'est-à-dire ne repoussent pas du trafic qui pourrait au moins couvrir ses coûts marginaux) et ne sont pas politiquement ou individuellement discriminatoires. Les comptes d'infrastructures doivent également permettre de juger raisonnablement de l'efficacité et de l'efficience de la gestion des infrastructures afin que les utilisateurs des chemins de fer n'aient pas à pâtir de l'inefficience de cette gestion.
- A tout le moins séparer les comptes d'exploitation des services voyageurs de ceux des services marchandises. La distinction supplémentaire à opérer entre les activités sociales et les activités commerciales amène presque obligatoirement à séparer en outre 1) les services voyageurs à **finalités sociales** (suburbains et régionaux, séparément pour chacun) qui feront vraisemblablement l'objet d'une concurrence **pour** le marché ou de la conclusion d'un contrat avec les pouvoirs publics, 2) les services voyageurs **commerciaux** qui pourraient faire l'objet d'une concurrence **sur** le marché (services grandes lignes classiques), 3) les services voyageurs interurbains **commerciaux** tels que les services à grande vitesse (TGV ou ICE) qui pourraient faire l'objet d'une concurrence **pour** le marché et 4) les services marchandises **commerciaux** qui feront sans doute aucun l'objet d'une concurrence **sur** le marché.
- Présenter toutes les informations sous une forme qui les rende valablement comparables à l'échelon international et soit conforme à des normes comptables applicables aux entreprises publiques (Normes comptables internationales).
- **Publier** ces comptes en temps voulu sans les noyer dans leurs comptes consolidés de telle sorte que les pouvoirs publics, le public, les opérateurs de services et leurs concurrents potentiels puissent les utiliser.

Les directives de l'Union européenne ont fait évoluer la structure institutionnelle des chemins de fer. Leur impact peut se résumer comme suit:

- La séparation des comptes est désormais obligatoire. La séparation institutionnelle des infrastructures est le moyen le plus efficace de séparer les coûts et les recettes, mais la loi permet de maintenir la gestion des infrastructures et l'exploitation sous une houlette commune à condition que les comptes en soient séparés et que les redevances d'accès et les priorités en matière d'attribution des sillons soient fixées par un organe indépendant.
- La loi n'impose pas la séparation institutionnelle des différents services d'exploitation des trains bien que les textes de l'Union européenne préconisent indubitablement, en mettant l'accent sur les entités commerciales opérant selon les lois du marché, la séparation institutionnelle par type d'activité et qu'en outre, si les infrastructures sont séparées sur le plan institutionnel, le maintien des services marchandises et de tous les services voyageurs sous la coupe d'une institution unique perd beaucoup de sa justification. Par ailleurs, si les entités qui opèrent selon les lois du marché sont en concurrence avec des entreprises privées (opérateurs ferroviaires, entreprises de transport par route ou armements fluviaux), la séparation institutionnelle permet à un opérateur commercial public de répondre plus facilement aux besoins de tarification et d'estimation des coûts et de prouver que les pouvoirs publics ne versent pas d'aides aux entités concurrentes.
- La loi permet à une société holding de superviser tous les services ferroviaires intérieurs d'un pays (Allemagne et Belgique) ou au gestionnaire des infrastructures de retransférer sous contrat la plus grande partie de ses activités à la société nationale de chemin de fer (RFF/SNCF), à la condition toutefois que les redevances d'accès et les priorités en matière d'attribution des sillons soient fixées en toute indépendance par RFF (gestionnaire des infrastructures) et non par la SNCF (opérateur).
- Le droit communautaire exige que tous les services subventionnés pour des raisons sociales soient assurés sous le couvert d'un contrat conclu entre l'opérateur et l'Etat (ce contrat doit prévoir une compensation intégrale). Le Conseil de Ministres et le Parlement européen envisagent d'imposer l'ouverture de tous ces services à la concurrence (pour le marché) et d'admettre qu'ils soient assurés sous contrat par un organisme public auquel il doit alors être interdit de se porter candidat à l'adjudication de services semblables en d'autres lieux.
- Le droit communautaire reste muet sur les questions de propriété. Les chemins de fer peuvent en principe être entièrement publics (France), entièrement privés (Royaume-Uni) ou mixtes (Allemagne, Suède). Le statut public appartient à la tradition, mais plusieurs pays s'essaient maintenant à confier des services marchandises ou voyageurs (essentiellement de banlieue) à des opérateurs privés. Participation du privé et séparation

institutionnelle semblent se renforcer mutuellement parce que les entreprises privées ont besoin de la clarté que la séparation institutionnelle procure.

La politique menée par l'Union européenne a dans ses grandes lignes pour objectif:

- Depuis la création de la Communauté, d'ajouter à l'efficacité du secteur des transports, et des chemins de fer en particulier, et de mieux inclure les coûts sociaux des transports dans les décisions budgétaires de l'autorité publique ainsi que dans les décisions prises par les opérateurs ferroviaires en matière de prix et de forme d'activité.
- De promouvoir la concurrence dans le secteur ferroviaire sous la double forme d'une concurrence **pour** le marché (des services voyageurs de banlieue) qui s'exerce en faisant assurer les services à finalité sociale sous le couvert d'un contrat spécifique et/ou d'une concession obtenue au terme d'une procédure d'adjudication, d'une part, et d'une concurrence **sur** le marché qui s'exerce en ouvrant l'accès aux infrastructures ferroviaires et/ou en privatisant l'opérateur marchandises, d'autre part.
- De clarifier le rôle financier des pouvoirs publics en séparant les comptes afin que les pouvoirs publics soient assurés d'obtenir ce pour quoi ils paient et que les aides aux services à finalité sociale ne servent pas à soutenir des services commerciaux exposés à la concurrence.
- D'assurer la stabilité financière du gestionnaire des infrastructures. Les autorités publiques, obligées de compter année après année avec des impératifs politiques et des contraintes budgétaires, ont beaucoup de peine à résister à la tentation de demander à leurs chemins de fer "d'attendre l'année prochaine" pour entretenir ou renouveler leurs infrastructures ou leur matériel roulant. Ces reports peuvent à la longue coûter très cher et la publication de comptes détaillés peut empêcher de camoufler ou ignorer la détérioration qui en résulte.
- De renforcer la dimension entrepreneuriale. La Commission a constamment, et à de multiples reprises, utilisé le terme "entreprise" pour parler de gestion des infrastructures **et** de fourniture des services dans le but semble-t-il de faire comprendre que ces deux activités doivent obéir aux lois du marché: les chemins de fer doivent proposer des services qui répondent aux besoins de leurs clients sur leurs différents marchés et être libres d'imaginer la combinaison prix, qualité de service et coûts qui répond le mieux aux besoins du marché général des transports. Les pouvoirs publics sont en ce sens, en leur qualité de représentants des besoins sociaux des usagers des transports, des clients et non des fournisseurs.

Beaucoup de chemins de fer européens ont choisi, avec leurs propriétaires publics, de s'opposer à la mise en œuvre de ces réformes et directives et de la

retarder. Cette attitude ne fait, dans une certaine mesure, que refléter l'opposition persistante entre le sens de l'intérêt national mis en avant par les chemins de fer publics et le sens de l'intérêt communautaire qui anime la Commission. La résistance au changement procède aussi de la prise de conscience (tout à fait réaliste) du fait que la concurrence a ses gagnants et ses perdants et que les chemins de fer, enserrés dans le carcan de leurs coûts (élevés) et de leur gestion rigide d'origine politique, sont mal armés pour concurrencer un secteur privé plus souple et plus libre. L'opacité peut avoir de nombreuses raisons d'être.

Quelles que puissent être les justifications de la lutte pour le statu quo, il reste un fait que les chemins de fer de beaucoup de pays de l'Union européenne et de la CEMT sont encore et toujours organisés pour servir des marchés nationaux et non européens. Leur gestion et leurs comptes ne s'inscrivent pas dans la ligne de leurs marchés (types d'activité). Il n'existe pas de données (ou du moins de données publiées) qui permettent de vérifier si les aides publiques sont soit effectivement dépensées, soit strictement affectées à des fins sociales. La concurrence **pour** des marchés tels que les services voyageurs de banlieue et la concurrence **sur** les marchés du trafic marchandises par exemple n'en sont encore qu'à leurs premiers balbutiements dans de nombreux pays. Le régime européen de tarification de l'accès est un amalgame de tarifs et de structures dictés par des objectifs financiers et des politiques de tarification hétérogènes. Les techniques d'analyse nécessaires pour mettre les coûts en relation avec l'utilisation (dans le but de calculer le coût marginal) restent à mettre au point. **Il importe sans doute plus encore de souligner que la Commission a certes consacré beaucoup de temps et de ressources intellectuelles à la formulation (et à l'imposition) de structures et de politiques, mais n'a pas encore obligé à rassembler et publier les données exhaustives et fiables requises pour soutenir et contrôler le fonctionnement effectif du système ferroviaire européen.** En effet, les données nécessaires à l'établissement des comptes financiers, au contrôle réglementaire et à l'analyse économique qui peuvent se trouver ne sont tout simplement pas suffisamment détaillées ou ne sont pas présentées sous une forme identique dans tous les pays<sup>2</sup>. Il faudra pour avancer mieux définir les voies possibles de réforme et les informations requises pour les étayer.

## Avenirs possibles

Les structures économiques, les cultures, les valeurs, les marchés, la géographie et le climat contribuent tous à modeler la structure idéale du secteur des transports d'un pays et du système ferroviaire qui en fait partie. Il n'y a pas de réponse unique et valable en toutes circonstances à la question de savoir comment les chemins de fer doivent être organisés. Cela étant dit, l'expérience européenne et les directives de la Commission donnent néanmoins une bonne idée globale de ce qu'elle peut être. Il importe d'analyser cette forme d'organisation parce qu'elle a des implications fortes en termes d'informations et de réglementation. En fait, la structure et les objectifs du système déterminent la nature des données à rassembler ainsi que la forme sous laquelle elles doivent être traitées et publiées.

La Figure 1 esquisse les variations de la forme d'organisation en fonction du type de marché desservi et de quatre variables, à savoir la nature commerciale ou sociale du service, le type de concurrence nécessaire (**sur** le marché, **pour** le marché ou rien du tout), les rôles souhaités du secteur public et du secteur privé et la nature du régime de tarification de l'accès aux infrastructures. Il en ressort que:

- Les **infrastructures** sont vraisemblablement publiques (l'Estonie fait actuellement exception à la règle. Au Royaume-Uni, Railtrack faisait aussi exception, mais la position de Network Rail est moins claire) et exploitées en tant qu'équipements collectifs à des tarifs réglementés. Les infrastructures peuvent être exploitées "commercialement", surtout si les pouvoirs publics veulent que le gestionnaire des infrastructures couvre intégralement ses coûts financiers au moyen des redevances acquittées par les utilisateurs plutôt que d'aides publiques. La concurrence s'exerce, si tant est qu'elle existe, sous la forme d'une lutte **pour** l'obtention d'une concession autorisant à exploiter les infrastructures.
- Les **services marchandises** sont commerciaux (des aides au développement régional sont envisageables) et donnent lieu à une concurrence **sur** le marché (plusieurs opérateurs font rouler des trains sur les mêmes voies). La plupart de ces services restent assurés par des entreprises publiques, mais la tendance à l'exploitation par le privé se renforce (Rail4Chem par exemple ou Railion, s'il est un jour privatisé). La tarification de l'accès devrait être de structure simple (et se fonder si possible sur le coût marginal) et rester inchangée au passage des frontières, comme le prône le rapport précité de la CEMT de 2005.
- Les **services voyageurs** constituent plusieurs marchés différents présentant des caractéristiques différentes:
  - les **services à grande vitesse**, de type TGV ou ICE, devraient être exploités commercialement. Ces services sont en règle générale assurés par l'entreprise publique qui en est propriétaire et leur exploitation n'est pas ouverte à la concurrence. Ils pourraient être exploités par le secteur privé et faire l'objet d'une concurrence **pour** le marché. Les redevances d'accès devraient être binomiales. Si l'objectif n'est pas de faire jouer la concurrence **sur** la marché, il y aurait de bonnes raisons d'exploiter ces services et leurs infrastructures spécialisées sous le couvert d'une concession intégrée. Il peut y avoir, selon les circonstances, un réseau à grande vitesse unique ou plusieurs opérateurs distincts ;

Figure 1.

Type de marché	Organisation future des chemins de fer de l'Union européenne			
	Commercial ou social	Nature de la concurrence	Rôles des secteurs public et privé	Régime de tarification de l'accès
Infrastructures	Activité publique ou commerciale	Néant, ou pour le marché	Généralement publiques (sauf Royaume-Uni et Estonie). Objectifs financiers (pourcentage des coûts totaux couvert par les redevances d'accès) différents	Niveau des redevances dicté par l'objectif financier, structure des redevances dictée par la nature du marché
Services marchandises	Activité commerciale	Sur le marché	Encore majoritairement publics, mais privatisation en cours	Simple (de préférence CM), surtout pour les opérateurs internationaux
Services voyageurs				
Trains à grande vitesse	Activité commerciale	Pour le marché	Encore publics, mais pourraient être privatisés	Tarifs binômes (sauf si l'exploitation s'effectue sous le couvert d'une concession intégrée)
Services grandes lignes classiques	Activité essentiellement commerciale, en petite partie sociale	Sur le marché	Encore publics, mais pourraient être privatisés (Royaume-Uni, Estonie)	Tarifs simples si la concurrence doit s'exercer SUR le marché
Services ruraux/régionaux	Activité sociale	Pour le marché	Publics, mais pourraient être concédés comme au Royaume-Uni ou en Allemagne	Tarifs simples (parce qu'utilisateur marginal)
Services de banlieue	Activité sociale	Pour le marché	Publics, mais pourraient être concédés comme au Royaume-Uni, en Suède, en Allemagne ou au Brésil	Tarifs binômes
Métros	Activité sociale	Pour le marché	Publics, mais pourraient être concédés comme au Royaume-Uni, en Suède, en Argentine ou au Brésil	Les métros sont exploités sous le couvert de concessions intégrées (ou tarifs binômes, ou couverture contractuelle intégrale des coûts)

- les **services grandes lignes classiques** seront essentiellement commerciaux et la concurrence, si tant est qu'elle se manifeste, s'exercera **sur** le marché (il arrive à ces deux types de concurrence de se côtoyer au Royaume-Uni). La plupart de ces services restent assurés par le secteur public, sauf au Royaume-Uni et en Estonie où les opérateurs sont privés. Les redevances d'accès doivent être simples si la concurrence **sur** le marché est prise comme objectif et binomiales si tel n'est pas le cas ;
- les **services voyageurs ruraux/régionaux** ont des finalités sociales, font l'objet d'une concurrence **pour** le marché, peuvent être exploités par le secteur public ou concédés et doivent normalement acquitter une redevance d'accès simple. Les services voyageurs régionaux pourraient toutefois, s'ils sont les principaux utilisateurs des infrastructures, être soumis au même régime que les services de banlieue. Ils pourraient notamment acquitter des redevances binomiales dont la fraction variable refléterait les coûts évitables afin d'inciter comme il se doit les autorités régionales à utiliser les infrastructures ;
- les **services de banlieue** ont des finalités sociales, font l'objet d'une concurrence **pour** le marché, peuvent être exploités par le secteur public ou concédés et doivent normalement acquitter une redevance d'accès binomiale. Chacun de ces services (normalement organisés séparément autour des grandes agglomérations) devrait faire l'objet d'un traitement et de rapports distincts. La concession des services de banlieue au privé est la forme d'implication du secteur privé dans le ferroviaire qui se développe le plus rapidement en Europe ;
- les **services de métro** sont exclus du champ d'application des directives de l'Union européenne, mais sont évoqués ici parce qu'ils se coulent dans le moule général. Ces services ont des finalités sociales et sont normalement assurés par le secteur public, mais peuvent faire l'objet d'une concurrence **pour** le marché (Stockholm, Buenos Aires et Rio de Janeiro) et être exploités par le secteur privé. Ces services seront normalement exploités sous le couvert d'une concession intégrée, mais pourraient avoir à s'accommoder d'une tarification binomiale de l'accès si leur exploitation est séparée de la gestion de leurs infrastructures. Les redevances d'accès pour le métro de Londres sont fixées sur la base d'un contrat imposant une couverture intégrale des coûts conclu entre l'opérateur et le gestionnaire de l'infrastructure.

La question essentielle est de savoir par qui et à quelle fin les données vont être utilisées. Ces fins peuvent être multiples.

- Le gestionnaire des infrastructures doit pouvoir disséquer ses activités et ses coûts jusqu'à un niveau de détail suffisant pour s'assurer que ses recettes cumulées sont suffisantes, établir très exactement le lien entre les demandes

des utilisateurs et les coûts qu'ils mettent à la charge du système (c'est-à-dire calculer les coûts marginaux imputables à chaque utilisateur) et calculer et réclamer des majorations (le cas échéant) qui faussent le moins possible la valeur économique et les conditions d'utilisation des infrastructures.

- Les opérateurs marchandises doivent connaître les coûts et les recettes générés par leurs activités ainsi que comprendre et accepter le niveau et la structure des redevances d'accès. Ils doivent aussi connaître, s'ils font du transport international, le régime de tarification de l'accès appliqué par tous les gestionnaires d'infrastructures en cause. Ils devront, s'ils appartiennent au secteur privé, fournir tous les comptes de résultat et bilans que les entreprises détenues par des investisseurs requièrent.
- Les opérateurs de services voyageurs doivent également connaître les coûts et les recettes générés par leurs activités ainsi que comprendre et accepter le niveau et la structure des redevances d'accès. Si certains de ces opérateurs exercent leur activité sous le couvert d'un contrat de concession, les redevances d'accès devront être prises en compte dans le calcul de la subvention prévue par ce contrat.
- L'Etat et/ou les collectivités locales doivent connaître le coût des infrastructures et de tous les opérateurs qu'ils subventionnent afin de s'assurer qu'ils obtiennent ce pour quoi ils paient et d'établir un juste équilibre entre les tarifs pratiqués à l'égard des utilisateurs et l'aide accordée aux opérateurs ou aux gestionnaires des infrastructures. Ils ont aussi besoin de données comparables relatives à d'autres opérateurs (ou gestionnaires d'infrastructures) exerçant leurs activités ailleurs pour pouvoir juger de la rentabilité de leurs investissements. Les pouvoirs publics ont également besoin de chiffres exacts sur le volume, la nature et les recettes du trafic ferroviaire afin d'évaluer la capacité actuelle et les besoins futurs du réseau de transport.
- Les autorités de tutelle (nationales ou communautaires) doivent savoir si les gestionnaires des infrastructures sont efficaces (données de référence), calculent les coûts marginaux par une méthode conforme aux méthodes agréées en se fondant sur des chiffres dûment vérifiés, ont fixé les majorations éventuelles de telle sorte que leur effet de distorsion soit aussi faible que possible et appliquent une tarification binomiale, si tant est qu'ils le font, qui présente un lien raisonnable avec les coûts et les caractéristiques de l'exploitation des systèmes réglementés. Les autorités de tutelle doivent également savoir comment les priorités en matière d'accès et de circulation sont définies et mises en œuvre. Quoique certains tarifs (marchandises) ne seront pas réglementés, les autorités de tutelle auront quand même besoin que tous les opérateurs de trains leur fournissent des données détaillées sur leurs activités et les flux de trafic (volume, catégories de marchandises et tarifs) pour pouvoir déceler d'éventuels comportements monopolistiques.

- Les investisseurs prêts à conclure un contrat de concession ou à participer à un partenariat public/privé ont besoin d'à peu près les mêmes informations que les pouvoirs publics et les autorités de tutelle et devront avoir accès à des données confidentielles relatives au projet d'investissement auquel ils s'intéressent.
- La communauté scientifique et les organisations internationales (dont l'Union européenne et la CEMT) devront pouvoir accéder sans restriction aucune aux informations fournies aux pouvoirs publics et aux autorités de tutelle.

### Données nécessaires

Le présent rapport a pour objectif de dégager un consensus sur les types de données que les pays Membres de la CEMT doivent collecter et les types d'analyse qu'ils doivent appliquer pour mettre la réforme envisagée en œuvre. Il vise plus particulièrement, dans les paragraphes qui suivent, à cerner dans leurs grandes lignes les types et niveaux de détail des données requises afin qu'une étude plus approfondie puisse les préciser.

La Figure 2 schématise les grands types de données requises en précisant par qui et à quelle fin elles sont utilisées. Ces données semblent se répartir grosso modo en cinq catégories, étant entendu que certaines peuvent évidemment se retrouver dans plusieurs catégories à la fois.

- La **comptabilité publique** a besoin des informations qui servent aux autorités publiques à gérer et régler l'affectation des deniers de l'Etat. Elle porte sur les recettes et les dépenses budgétisées annuellement et fait rarement apparaître clairement la consommation des actifs (dépréciation ou amortissement). Ces comptes répondent à l'obligation d'information qui pèse sur les autorités publiques, mais n'ont aucune valeur pour la gestion d'une entreprise et ne doivent pas être comparables au niveau international. La plupart des réseaux de chemin de fer connaissent bien ce genre de comptabilité, mais certains publient également des informations sous l'une ou l'autre des formes de comptabilité générale évoquées ci-dessous.
- La **comptabilité générale** répond aux besoins de chefs d'entreprise qui prennent des décisions relatives à leur activité en étant en concurrence avec d'autres entreprises. Cette comptabilité (conforme aux normes NCI ou aux principes PCGR) est toujours ventilée par secteur d'activité (mais les résultats sectoriels peuvent être consolidés et ainsi occultés dans les comptes publiés). Elle ventile les dépenses et les recettes par catégorie et fait apparaître les charges d'amortissement correspondant à la consommation des actifs. Si l'entreprise exerce plusieurs types d'activité, sa comptabilité générale leur impute inévitablement certains coûts sur la base de formules théoriques (les recettes peuvent normalement être imputées plus directement) de façon à éclairer les performances de chaque secteur

d'activité et à permettre de vérifier si les décisions prises dans l'intérêt de chacun de ces secteurs cadrent avec l'intérêt de l'entreprise dans son ensemble.

Figure 2.

Utilisateur	Nature et utilisation des données				
	Comptabilité publique	Comptabilité générale	Données opérationnelles ou matérielles	Données de référence	Analyse détaillée des infrastructures
Gestionnaire des infrastructures	Nécessaire s'il faut affecter des fonds publics	Pour assurer la viabilité financière du fournisseur d'infrastructures	Pour l'analyse de l'utilisation du réseau	Comparaison des performances	Nécessaire pour maintenir les infrastructures en état, calculer les coûts marginaux et fixer les suppléments
Opérateur marchandises		Pour établir les rapports financiers	Uniquement pour les marchandises		
Opérateur de services voyageurs commerciaux		Pour établir les rapports financiers	Uniquement pour les services voyageurs		
Opérateur de services voyageurs à finalité sociale	Nécessaire s'il faut affecter des fonds publics	Pour informer l'opérateur et les autorités publiques subventionnantes	Uniquement pour les services voyageurs à finalités sociales afin de justifier les redevances		
Etat et collectivités locales	Nécessaire pour assurer la conformité aux procédures de financement public	Pour vérifier que l'argent est utilisé aux seules fins prévues	Analyse des problèmes potentiels d'efficacité et de capacité	Comparaison des chemins de fer nationaux et étrangers	Analyse des questions d'efficacité et de capacité
Régulateurs		Pour analyser la viabilité économique et les comportements monopolistiques éventuels	Analyse de l'évolution du trafic et des tarifs (certains peuvent être confidentiels et n'être accessibles qu'aux seuls régulateurs)	Comparaison des performances pour les infrastructures	Analyse des propositions formulées en matière d'accès aux infrastructures et de redevances d'accès
Investisseurs		Pour orienter les décisions d'investissement en faveur des opérateurs	Pour l'analyse des investissements		
Communauté scientifique	Analyse des finances publiques	Analyse des performances de tous les services	Analyse économique des performances du système et du comportement en matière de fixation des prix	Analyse des performances internationales	Analyse économique du calcul des coûts marginaux, de l'impact des majorations et de la structure des redevances d'accès

- Les **données opérationnelles et matérielles** servent à mesurer la taille, la production, l'efficacité et la productivité. Dans le cas des chemins de fer, ces données décrivent le réseau (longueur des lignes, des voies et des voies électrifiées en km, etc.), les moyens d'exploitation (nombre et type de locomotives, voitures à voyageurs, wagons à marchandises) et la production, généralement ventilée par type d'activité (trains/km, tonnes/km brutes, tonnes/km ou voyageurs/km nets, recettes, etc.).
- Les **données de référence** servent à comparer des tailles, des productions, des degrés d'efficacité ou des niveaux de productivité. Elles font office d'indicateurs de performances relatives et permettent parfois d'identifier les domaines dans lesquels des améliorations sont possibles. La comparaison est à la fois un art et une science et des données transversales pures peuvent, si elles sont utilisées seules, induire en erreur. Il est presque toujours nécessaire de recourir aussi à des séries chronologiques et très important de faire preuve de circonspection dans l'énoncé des conclusions. Partant de données relatives au réseau et à son utilisation, les comparaisons se fondent généralement sur des indicateurs de productivité tels que des unités de trafic exprimées en (vkm + tkm)/km de ligne, train km/km de ligne ou autres grandeurs représentatives de l'intensité de l'entretien et du coût par km de ligne. Les méthodes statistiques de comparaison se sont améliorées ces dernières années à tel point que la comparaison peut désormais contribuer puissamment à améliorer l'analyse et la gestion des infrastructures ainsi que la définition des mesures à prendre dans ce domaine.
- Les **analyses détaillées des infrastructures** rassemblent (là où elles existent) des données relatives aux dimensions, à l'état et à l'usage des infrastructures. Elles divisent dans l'idéal les infrastructures en segments dont elles précisent la nature, l'état, les coûts et l'usage de façon à pouvoir calculer (et gérer) leurs coûts d'investissement, d'entretien et de renouvellement en fonction de leur mode d'utilisation. Il est probable qu'aucun élément de la gestion des chemins de fer n'a tiré un plus grand profit des progrès réalisés dans le domaine de la mesure des voies et de la gestion de l'information. Les méthodes modernes, qui, soit dit en passant, ont ouvert la voie à un calcul plus précis des coûts marginaux, permettent de traiter avec exactitude des segments sans cesse plus réduits du système. En outre, le matériel de mesure de la géométrie de la voie a donné aux chemins de fer de meilleurs moyens de mesurer l'état de la voie et de l'exprimer sous la forme d'un indice de qualité de la voie et de rapports détaillés sur les différents tronçons de ligne.

### Nature et limitations des sources de données existantes

La mise en œuvre effective et le suivi de la réforme des chemins de fer qui se dessine en Europe soulèvent un problème qui se pose de plus en plus en termes de

qualité et d'accessibilité de l'information. Il est bien connu que des mauvaises informations sont synonymes de mauvaises conclusions et que, pire encore, l'absence d'information est synonyme d'absence de conclusions. Telle est pourtant aujourd'hui la situation dans plusieurs segments du secteur ferroviaire.

La Figure 3 montre que la difficulté n'est peut-être pas insurmontable, car il existe en fait des sources qui contiennent une partie au moins des informations requises.

- **Informations financières.** La Commission des opérations de bourse américaine (Securities and Exchange Commission) oblige toutes les sociétés par actions de publier des rapports financiers annuels en se tenant à un schéma comptable commun (principes PCGR, équivalents américains des NCI) appelé Form 10K qui veut servir à présenter clairement les performances et la situation financière des entreprises. L'Annexe 1<sup>3</sup> reproduit un rapport de ce genre établi par une entreprise de chemin de fer (Norfolk Southern Railroad). Amtrak et VIA, au Canada, publient des rapports annuels répondant aux principes PCGB (le rapport d'Amtrak est reproduit dans l'Annexe 2). La "Statistique internationale des chemins de fer" de l'UIC de 2003 (tableaux 71 à 74) contient des bilans et des comptes de profits et pertes très généraux établis sur la base de modèles communs. Le tableau 73 répartit pour la première fois les résultats des chemins de fer en trois catégories, à savoir les infrastructures, les services voyageurs et les services marchandises (2003 est la première année de publication du tableau 73 et seuls 5 opérateurs ferroviaires de l'Union européenne ont pu, ou voulu, fournir comme ils y étaient tenus les chiffres qui y sont réunis). Les "Statistiques des chemins de fer de 1<sup>e</sup> catégorie" établies par l'Office américain des transports terrestres (Surface Transportation Board), l'organe de tutelle, rassemblent des données détaillées relatives aux finances, à l'activité et à la productivité de toutes les grandes compagnies de chemin de fer américaines. Ces statistiques, publiées sous une forme normalisée et inchangée depuis de nombreuses années, constituent une source précieuse de données analytiques relatives au système ferroviaire américain et servent de base à la plupart des règlements adoptés aux Etats-Unis en matière de tarifs et de services. L'Annexe 4 donne un exemple de ces statistiques. En outre, beaucoup de chemins de fer des pays Membres de la CEMT publient un rapport annuel sur leur site Internet. Les rapports annuels de la SNCF et d'autres réseaux peuvent ainsi être consultés sur le site Internet des sociétés en cause.

Figure 3.

Type de rapport	Sources existantes de données ferroviaires	
	Source	Remarques
<b>Comptabilité publique</b>	Publications budgétaires des autorités publiques et des organismes publics.	La présentation n'est pas normalisée à l'échelon international.
<b>Comptabilité générale</b>	Rapports SEC 10K (Annexe A pour le Norfolk Southern), rapport annuel d'Amtrak (Annexe B), Statistique internationale des chemins de fer de l'UIC, tableaux 71 à 74 (l'Annexe C ne contient que le tableau 73), Statistiques des chemins de fer de 1 <sup>e</sup> catégorie de l'Office des transports terrestres (Annexe D), rapports annuels publiés sur divers sites Internet (voir SNCF).	Les tableaux 71, 72 et 74 de l'UIC ne distinguent pas les secteurs d'activité. Le tableau 73 ne donne que des chiffres globaux pour les recettes et les dépenses de chaque secteur d'activité, mais opère une distinction entre les infrastructures, les services voyageurs et les services marchandises. Seuls 5 réseaux de l'Union européenne ont fourni ces chiffres en 2003. Les rapports annuels sont souvent consolidés et ne donnent pas les résultats par secteur d'activité.
<b>Données opérationnelles et matérielles (y compris recettes et sécurité)</b>	Statistique internationale des chemins de fer de l'UIC, tableaux 11, 12, 13, 21, 22, 23, 31, 41, 42, 43, 51, 61, 62, 63, 64, 65, 81, 91 (services classiques) et 10, 20, 40, 50 (services à grande vitesse), Statistiques des chemins de fer de 1 <sup>e</sup> catégorie de l'Office des transports terrestres. Eurostat va publier des données opérationnelles relatives aux chemins de fer européens en application du règlement 91/2003.	Les statistiques de l'Office des transports terrestres sont plus détaillées que celles de l'UIC.
<b>Comparaison</b>	Comparaison des coûts des infrastructures durables de l'UIC (les résultats détaillés et l'identité des gestionnaires des infrastructures ne sont pas publiés).	L'utilité de cette publication est limitée parce que les chiffres ne sont pas accessibles au public. Les comparaisons portent essentiellement sur des séries chronologiques et synchroniques et non sur les relations détaillées entre usagers et coûts.
<b>Analyse détaillée des infrastructures</b>	Documents de référence des réseaux.	L'analyse porte essentiellement sur les caractéristiques et la capacité des réseaux ou les investissements et non sur les données détaillées requises pour le calcul des coûts marginaux.

- **Données opérationnelles et matérielles.** Les "Statistiques des chemins de fer de 1<sup>e</sup> catégorie" de l'Office américain des transports terrestres et les tableaux 11, 12, 13, 21, 22, 23, 31, 41, 42, 43, 51, 61, 62, 63, 64, 65, 81 et 91 (services classiques et équipement) ainsi que 10, 20, 40 et 50 (services à grande vitesse) de la "Statistique internationale des chemins de fer" de l'UIC contiennent des séries chronologiques de données détaillées sur l'activité des chemins de fer (les données américaines sont plus détaillées que celles de l'UIC). Les unes et les autres sont des sources précieuses pour l'analyse et le calcul de valeurs de référence pour les activités ferroviaires. Les statistiques de l'UIC sont souvent incomplètes parce qu'elles se fondent sur des informations que les réseaux fournissent de leur propre initiative. Les statistiques de l'Office américain des transports terrestres se fondent sur des chiffres que toutes les compagnies sont tenues de lui fournir et lui fournissent d'ailleurs, mais présentent quelques lacunes (les statistiques du trafic marchandises ventilent les tonnages, les wagons complets et les recettes, mais non les tonnes/km, par catégorie de marchandises, ce qui empêche d'analyser les tarifs par catégories de marchandises)<sup>4</sup>. L'Association américaine des transports publics (American Public Transportation Association) publie un bulletin annuel qui rassemble des données très détaillées sur l'activité et la situation financière de toutes les compagnies américaines (et de quelques compagnies canadiennes) de transport public qui opèrent une distinction entre autocars/autobus, tramways/trolleybus, trains de banlieue et métro. L'administration fédérale américaine des transports publics gère la base nationale de données relatives aux transport publics qui contient le même genre d'informations détaillées sur l'activité et la situation financière des entreprises qu'elle soutient financièrement. Le règlement 91/2003 de l'Union européenne devrait à terme déboucher sur la transmission à Eurostat de bon nombre des données opérationnelles qui sont (ou devraient être) aujourd'hui transmises à l'UIC<sup>5</sup>.
- **Comparaison.** Les statistiques de l'Office américain des transports terrestres présentent plusieurs grandeurs de référence en matière d'efficacité et de productivité. Les statistiques de l'UIC ne donnent pas de telles valeurs de référence, mais celles-ci peuvent se calculer au départ de leurs chiffres. L'UIC a par ailleurs fait effectuer plusieurs études comparatives diachroniques et synchroniques des performances de 12 gestionnaires d'infrastructures, mais les opérateurs ferroviaires des pays Membres ont malheureusement été autorisés à faire jeter le voile de la confidentialité sur les données nationales et les données de référence perdent de ce fait une grande partie de leur valeur pour les autorités publiques, l'Union européenne et les chercheurs extérieurs. Plusieurs gestionnaires d'infrastructures de l'Union européenne (aux Pays-Bas, au Danemark, au Portugal (REFER) et en Suède (Banverket)) s'appliquent actuellement à définir diverses grandeurs de référence. Ces grandeurs peuvent aider très utilement à illustrer les performances des gestionnaires d'infrastructures tout en réduisant le volume des données détaillées à

publier, mais leur hétérogénéité pourrait continuer à entraver les efforts accomplis au niveau de l'Union européenne pour évaluer les performances relatives des gestionnaires d'infrastructures en jugeant si l'imputation des coûts aux usagers est raisonnable.

- **Analyses détaillées des infrastructures.** La Commission requiert des gestionnaires des infrastructures qu'ils établissent tous les ans un "document de référence du réseau". Ce document de référence, pour la rédaction duquel les gestionnaires des infrastructures sont convenus d'un modèle commun, semble être destiné à donner aux utilisateurs potentiels des informations détaillées sur le réseau, notamment sur son état et sur les redevances d'accès. Certains de ces documents de référence sont accessibles sur les sites Internet des gestionnaires des réseaux (le site <http://www.jernbaneverket.no/english/Market/Network-statement-english05/> en donne un excellent exemple). Le niveau de détail varie d'un document de référence à l'autre et ne va pas au-delà (du moins dans les documents accessibles au grand public) de la répartition des coûts et du trafic par segment qui est le minimum requis pour pouvoir calculer exactement les coûts marginaux ou fixer des redevances d'accès plus pointues. La Figure 4 donne la liste des données détaillées qui pourraient être nécessaires pour étayer le calcul des coûts marginaux et, à partir de là, fixer des redevances d'accès défendables. Il convient de souligner qu'il peut ne pas être nécessaire de **publier** toutes les données énumérées dans la figure 4, notamment parce que le volume en serait inutilement excessif, mais il est en revanche nécessaire de les rassembler et de les stocker sur un support informatique pour pouvoir les utiliser dans le calcul des coûts ainsi qu'aux autres fins dictées par la gestion des infrastructures.

### En route vers un avenir glorieux?

Le changement ne s'effectue pas sans peine, pour cause de réticences politiques et de complexité du défi à relever. Le rythme du changement est lent, mais des progrès **ont été** accomplis et les motifs de fierté ne manquent pas. A mesure que les politiques communes gagnent en cohérence, **il est sérieusement à craindre que les données et informations importantes nécessaires ne seront à l'avenir pas toujours disponibles au moment où l'évolution des politiques, des cadres réglementaires et des modes de gestion les rendra indispensables.**

La nature de la plupart des données à rassembler est connue en théorie et les pouvoirs publics publient déjà d'excellentes données sous la forme de rapports annuels, de synthèses statistiques, d'analyses comparatives et de documents de référence des réseaux. La valeur potentielle de ces rapports (en tant notamment que réponse à des besoins futurs) est malheureusement sérieusement mise à mal par l'hétérogénéité des normes comptables (tous les rapports ne sont pas conformes aux normes comptables internationales ou aux principes comptables généralement reconnus), par les différences de présentation qui empêchent de comparer la

situation des entités qui établissent les rapports, par l'absence de données relatives à certains pays (certains réseaux ne fournissent même pas toutes les données demandées par l'UIC au sujet notamment de la séparation des infrastructures, des services voyageurs et des services marchandises), par le caractère lacunaire des données (les coûts et les activités ne sont par exemple pas ventilés par segment) et par le culte superstitieux du secret.

Ces conclusions amènent à recommander aux pays Membres de la CEMT:

1. D'encourager leurs chemins de fer à fournir des séries de données complètes à l'UIC et de les contraindre, le cas échéant, à publier les données requises en plusieurs langues sur leur site Internet <sup>6</sup>.
2. D'établir, dans le respect des normes comptables internationales, des rapports annuels plus détaillés ventilant l'activité de leurs chemins de fer par type d'activité, les types proposés d'activité étant les infrastructures, le transport de marchandises (par entreprise), les services voyageurs à grande vitesse (par ligne), les services grandes lignes classiques (par ligne) et les services régionaux ou de banlieue (par ligne ou concessionnaire). Aucun Etat membre de l'Union européenne, à l'exception du Royaume-Uni (où la séparation institutionnelle complète l'exige), ne publie actuellement des rapports de ce genre <sup>7</sup>.
3. D'adapter les documents de référence des réseaux et de rassembler les chiffres supplémentaires nécessaires pour calculer les coûts marginaux en tant que fonction de l'activité de l'utilisateur. La Figure 4 donne une première liste des données qui pourraient se révéler nécessaires. La plupart de ces données ne devront pas nécessairement être publiées, mais devraient être rendues accessibles (beaucoup de gestionnaires d'infrastructures prétendent déjà les rassembler pour leurs besoins propres) à des fins d'analyse, de justification des redevances d'accès et de comparaison.
4. De faire effectuer dans le même temps une étude pour trouver une méthode permettant de calculer les coûts marginaux des réseaux en partant des nouvelles données normalisées. L'Inspection générale des chemins de fer du Royaume-Uni a étudié la question en détail, mais son étude ne vaut que pour la structure et les conditions spécifiques britanniques. Il existe des données de ce type en Suède et en Suisse et il devrait être possible d'en rassembler également en Autriche, en Finlande et en France. Il en coûtera des années de travail pour élargir le champ de cette étude à l'ensemble de l'Union européenne. L'analyse butera dans un premier temps sur l'insuffisance des données disponibles et définira les axes à explorer pour la collecte de données plus utiles relatives notamment à la répartition des dépenses par lieu et par type d'utilisateur. L'amélioration des données permettra d'améliorer l'analyse et d'utiliser des techniques d'analyse plus sophistiquées. Il s'agira d'un processus itératif étalé sur plusieurs années.

Figure 4. Données à recueillir au sujet des infrastructures

**Caractéristiques physiques des segments ou gares**

- Catégorie de ligne: principale, secondaire, embranchement, etc.
- Localisation (par division et de point kilométrique à point kilométrique)
- Longueur des lignes et des voies en kilomètres
- Nombre de voies
- Type et nombre d'aiguillages
- Kilométrage de lignes électrifiées et type d'électrification (le cas échéant)
- Type de signalisation (et, le cas échéant, commande centralisée de la circulation)
- Courbes et pentes importantes
- Ponts (nombre et longueur)
- Charges à l'essieu autorisées
- Vitesses maximales autorisées et limitations de vitesse dues à l'état de la voie
- Indices de qualité de la voie et autres mesures de la géométrie des véhicules

Trafic et utilisation	Marchandises	Grande vitesse	Voyageurs classiques	Voyageurs banlieue	Voyageurs régionaux ou ruraux
Tonnes brutes	X	X	X	X	X
Tonnes nettes	X				
Voyageurs		X	X	X	X
Kilométrage voitures		X	X	X	X
Kilométrage wagons	X				
Kilométrage loc. électr.	X	X	X	X	X
Kilométrage loc. diesels	X	X	X	X	X
Kilométrage UME		X	X	X	X
Kilométrage UMD		X	X	X	X
Trains/km	X	X	X	X	X

Travail effectué	Nombre	Tonnes	Kilomètres de voie	Coût		
				Main-d'œuvre	Matières	Autres
Renouvellement des rails		X	X	X	X	X
Renouvellement des traverses	X			X	X	X
Renouvellement/nettoyage du ballast		X	X	X	X	X
Nouveau ballast		X	X	X	X	X
Meulage des rails			X	X	X	X
Nivellement et alignement			X	X	X	X
Entretien du système d'alimentation électrique			X	X	X	X
Renouvellement/remplacement du système d'alimentation électrique			X	X	X	X
Réparation des ponts	(Description des travaux)			X	X	X
Renouvellement/remplacement des ponts	(Description des travaux)			X	X	X
Entretien des gares	(Description des travaux)			X	X	X
Renouvellement/remplacement des gares	(Description des travaux)			X	X	X
Entretien de la signalisation	(Description des travaux)			X	X	X
Renouvellement/remplacement de la signalisation	(Description des travaux)			X	X	X

**Note 1:** Toutes les données doivent être données par segment. Les segments sont des tronçons de ligne qui se distinguent par leur volume de trafic, mais cette notion doit être explicitée. Les segments peuvent ne pas être plus longs qu'un tronçon de voie compris entre deux aiguillages ou s'étendre sur toute la longueur d'un embranchement coupé par plusieurs aiguillages. Les données ont le plus de valeur quand elles constituent une série chronologique (5 années ou davantage).

**Note 2:** Ce tableau présente, sous une forme normalisée et en quelque mesure idéalisée, les informations dont les gestionnaires d'infrastructures ont besoin pour analyser, planifier et gérer l'entretien de leurs infrastructures et les investissements nécessaires à cet effet, en fonction de la nature et de l'utilisation de leurs équipements. Tous les réseaux sont différents et aucun d'eux ne devra rassembler toutes ces données. Comme les données rassemblées seront très nombreuses, il ne sera pas nécessaire de les publier, mais elles devront être rendues accessibles à ceux qui calculent les coûts marginaux et préparent les KPI.

### Niveaux actuels de conformité aux normes

Les chemins de fer de l'Union européenne (et des pays candidats à l'adhésion) qui rassemblent et publient des données qui répondent parfaitement aux besoins de la gestion et du contrôle futurs restent, comme il l'a déjà été souligné ci-dessus, peu nombreux. La Figure 5 reproduit les résultats de deux analyses de l'adéquation des données actuellement disponibles dont l'une a été réalisée par l'auteur pour le présent rapport et l'autre par la Direction générale TREN de la Commission européenne. Il ressort de ces études que 5 des 24 pays analysés (dont la liste comprend la Norvège, la Suisse, la Bulgarie et la Roumanie, mais ne comprend pas le Luxembourg, l'Irlande, la Grèce, Chypre et Malte) ne publient pas de document de référence de leur réseau et que beaucoup de documents de référence publiés sont rudimentaires. Sept à peine des documents de référence répondent aux exigences formulées par l'Union européenne en matière d'accessibilité des informations, de séparation des comptes, de transparence des subventions croisées et de transparence des aides publiques (il apparaît, dans quelques cas où cette transparence est effective, que les subventions croisées se pratiquent contrairement à ce que prévoit l'Union européenne - voir Norvège, Pologne et Suisse dans la Figure 5). Ces deux analyses laissent des questions sans réponse et ne parviennent par exemple pas à préciser si les informations qui existent sont ou ne sont pas adéquates. Elles n'en établissent pas moins qu'il est nécessaire de s'appliquer résolument à améliorer l'information disponible et publiée.

Figure 5.

Figure 5

Informations actuellement disponibles - Analyse de l'auteur					Analyse de la DG TREN			
	Statistique UIC	Rapport annuel		Document de référence du réseau	Adéquat	Douteux	Inadéquat	Transparence des aides publiques
		2003	Consol.		Séparation infrastructures voyageurs et marchandises	Accessibilité des informations	Séparation des comptes	
AT	Opérateur	Oui						
	Infrastructures			07/06/2005				
BE	Opérateur	Oui	2004	UIC uniquement Tb 73				
	Infrastructures			2005/6				
BG	Opérateur	Oui	2005 (9 mois)				Non couvert	
	Infrastructures			2005?			Non couvert	
CZ	Opérateur	Oui	2004	2004				
	Infrastructures			2004-2007				
DK	Opérateur	Oui (sauf fret)						
	Infrastructures			2006				
EE	Opérateur	Partielle						
	Infrastructures							
SF	Opérateur	UIC et opérateur	2004	Rapports annuels séparés 2004				
	Infrastructures			2004	2006 and 2007			
FR	Opérateur	Oui	2004	Oui				
	Infrastructures			2004	2006			
DE	DB Holding		2005					
	Op (DB Regio)	Oui		2004				
	Op (DB Fernverkehr)			2004				
	Op (Gares)			2004				
	Op (Railion)			2004				
	Infrastructures (DB Netz)			2004	2006			
HU	Opérateur	Oui		UIC uniquement Tb 73				
	Infrastructures							
IT	Opérateur	Oui						
	Infrastructures			2005				
LV	Opérateur	Oui	2004					
	Infrastructures			2006 and 2007				
LT	Opérateur	UIC et opérateur	2002					
	Infrastructures							
NL	Opérateur voyageurs	Oui (sauf march.)		2004				
	Opérateur march.			2004 (néerl.)				
	Infrastructures			2004 (Néerl.)	2006			
NO	Opérateur	Oui	2004	2004	2005 and 2006			
	Infrastructures							
PL	Opérateur march.	Oui						
	Opérateur grdes lignes							
	Opérateur voy. région.							
	Infrastructures							
PT	Opérateur	Oui						
	Infrastructures			2005				
RO	Opérateur	Oui		Sur papier			Non couvert	
	Infrastructures			Sur papier	2005		Non couvert	
SI	Opérateur	Oui	2004	UIC uniquement Tb 73				
	Infrastructures			2004	2006 and 2007			
SK	Opérateur	Oui	2004	Après 2004				
	Infrastructures			2001-2004	2004			
ES	Opérateur	Oui	2004	UIC uniquement Tb 73				
	Infrastructures				2005			
SE	Opérateur march.	Oui	2004					
	Opérateur voyageurs							
	Infrastructures			2004	2006			
CH	Opérateur	Oui	2004	UIC uniquement Tb 73				
	Infrastructures				2006 and 2007			
UK	Opérateur	Uniquement rapports à SRA	Opérateurs privés et SRA	Réseau Rail				Hybride: rouge et jaune
	Infrastructures				Code du réseau et réseau			
				2004				

\* Source: L'analyse de la DG TREN se fonde sur l'Analyse de la situation financière des chemins de fer de l'UE\* réalisée par EUCORYS, 25.01.2006

## NOTES

1. Traité instituant la Communauté économique européenne entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1958.
2. Ces problèmes sont analysés en détail dans le rapport de la CEMT sur "La réforme des chemins de fer et les redevances d'utilisation des infrastructures", CEMT/CM(2005)18, du 29 avril 2005. Il convient de souligner que les données que la Commission oblige à communiquer à Eurostat sont des données purement opérationnelles qui ne portent ni sur les coûts financiers, ni sur le coût des infrastructures (Règlement 91/2003 du 16 décembre 2002).
3. Les annexes 1, 2, 3 et 4 se trouvent sur le site Internet protégé de la CEMT [www.cemt.org](http://www.cemt.org).
4. L'Office américain des transports terrestres relève aussi et agrège de plusieurs façons différentes les données relatives aux charges complètes, aux tonnages, aux tonnes/km, aux recettes et au coût estimatif de transport qui figurent dans les lettres de voiture. Ces données permettent d'analyser l'évolution du trafic par catégorie de marchandises, mais leur valeur est limitée par le fait que les recettes sont masquées afin de cacher l'impact des tarifs fixés par contrat et, parfois aussi, des informations confidentielles relatives aux chemins de fer ou aux chargeurs.
5. Les chemins de fer américains de première catégorie constituent indéniablement un groupe un peu plus homogène que les chemins de fer européens et il est, pour cette raison, sans doute plus facile de les couler dans un moule statistique unique. L'Office américain des transports terrestres est en outre expressément habilité à exiger l'établissement et la publication de ces statistiques, ce qu'il fait d'ailleurs depuis une centaine d'années.
6. Les statistiques de l'UIC sont publiées en français, en allemand et en anglais.
7. La privatisation ou la concession peut à ce propos poser un problème parce que les opérateurs privés ne sont pas tenus de publier tous les chiffres (notamment leurs pertes et profits ventilés par branche d'activité) que doivent publier les opérateurs publics. Certaines entreprises de chemin de fer, dont le holding des DB, affirment être des sociétés privées qui ne doivent pas produire les mêmes rapports que les sociétés publiques. Bon nombre d'opérateurs britanniques (notamment EWS) sont des entreprises privées qui ne publient que leurs tonnes et tonnes/km et dont il n'est même pas possible de calculer les recettes à la tonne/km. EWS ne publie pas de compte de profits et pertes. Il appartient aux autorités de tutelle de spécifier les données requises et d'en imposer le cas échéant la publication à tous les opérateurs.