

ICHEC
BRUXELLES

cergeco

Institut supérieur d'éducation permanente
Centre de la représentation et de la gestion commerciale
organisé par l'Ichec

Institut Catholique des Hautes Etudes Commerciales
Bruxelles

**La libéralisation des
chemins de fer en Europe**

Mémoire
présenté en vue de l'obtention du diplôme d'études supérieures en
Sciences Economiques Appliquées

Directeur du mémoire
Prof. P. FLAHAUT

présenté par
Francis GENON

Année académique 1998-1999

TABLE DES MATIÈRES

PRÉFACE

INTRODUCTION	1
PREMIÈRE PARTIE	8
I. SPÉCIFICITÉS HISTORIQUES ET ECONOMIQUES DES ENTREPRISES FERROVIAIRES	9
1.1. Caractéristiques historiques	9
1.2. Caractéristiques économiques et sociales	12
1.2.1. La taille et le statut des entreprises ferroviaires	12
1.2.2. Le caractère public des entreprises	12
1.2.3. La gestion de l'infrastructure	13
1.2.4. Chemin de fer et externalités	13
II. LES MARCHÉS DU RAIL	17
2.1. Le marché des voyageurs	17
2.2. Le marché du fret	22
2.3. Le transport de marchandises en chiffres	23
III. LA POLITIQUE EUROPÉENNE DES TRANSPORTS	26
3.1. Le Traité de Rome	28
3.2. L'acte unique	29
3.3. Le Traité de Maastricht	30
3.4. Le Livre Blanc sur le futur développement de la politique commune des transports (document COM 92.494 final)	31
3.5. Le Livre Blanc "Croissance, Compétitivité, Emploi"	32
3.6. Le Livre Vert : "Vers une tarification équitable et efficace"	32
3.7. Le Livre Blanc sur la revitalisation des chemins de fer communautaires	33
IV. RÈGLEMENTS ET DIRECTIVES POUR LES ENTREPRISES FERROVIAIRES COMMUNAUTAIRES	34
4.1. Le règlement du Conseil n° 1191/69 du 26 juin 1969 relatif aux obligations de service public dans le domaine des transports, modifié par le règlement du Conseil n° 1893/91 du 20 juin 1991	34
4.2. Le règlement du Conseil n° 1192/69 du 26 juin 1969 relatif à la normalisation des comptes des entreprises ferroviaires	34
4.3. Le règlement du Conseil n° 1107/70 du 4 juin 1970 sur les aides accordées par les Etats membres dans le domaine des transports modifiés par les règlements 1658/82, 1100/89 et 3578/92	35
4.4. La directive du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires (91/440/CE)	36

4.4.1.	L'indépendance de gestion des entreprises ferroviaires . . .	36
4.4.2.	La réduction de l'endettement et l'assainissement financier	37
4.4.3.	La séparation entre la gestion de l'infrastructure et les activités de transports	37
4.4.4.	L'accès à l'infrastructure ferroviaire	38
4.6.	La direction 95/19 CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure	40
4.7.	La directive européenne relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse (95/48/CE) . . .	40
4.8.	Transposition des directives européennes	41
4.9.	Paquet infrastructure visant à amender les directives européennes	42
4.9.1.	Projet de directive modifiant la directive 91/440 CE	43
4.9.2.	Projet de directive modifiant la directive 95/18/CE concernant les licences des entreprises ferroviaires	44
4.9.3.	Remplacement de la directive 95/19/CE concernant la répartition des capacités ferroviaires	45
V.	LES DIRECTIVES EUROPÉENNES ET LA CONVENTION RELATIVE AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES (COTIF) . .	46
5.1.	La Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)	46
5.2.	La dualité juridique	48
5.3.	La nouvelle COTIF	49
5.4.	Transports hors communauté	50
VI.	LA CONCURRENCE DANS LES RÉSEAUX	51
6.1.	Séparation de l'infrastructure et de l'exploitation	53
6.1.1.	L'accès à l'infrastructure	54
6.1.2.	La tarification de l'usage des infrastructures ferroviaires . .	54
6.1.2.1.	Les objectifs de la tarification	55
6.1.2.1.	Comment tarifier l'usage des infra- structures ferroviaires ?	56
6.2.	Justification de la concurrence	57
6.3.	Les critiques de la concurrence	58
6.4.	Concurrence et aspects sociaux	59
6.5.	Concurrence et service public	60
6.5.1.	Qu'est-ce que le service public ferroviaire ?	60
6.5.2.	Service public dans le droit communautaire	61
6.5.3.	Une notion valorisée	61
6.6.	Concurrence et privatisation	62
VII.	LE NOUVEAU PAYSAGE FERROVIAIRE EUROPÉEN	64
7.1.	Les réseaux	65
7.1.1.	La Société Nationale des Chemins de Fer Anglais (BR) . .	65
7.1.2.	La Société des Chemins de Fer Fédéraux Autrichiens (OBB)	68
7.1.2.	La Société des Chemins de Fer Danois (DSB)	68

7.1.3.	La Société Nationale des Chemins de Fer Finlandais (VR)	69
7.1.4.	La Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF)	70
7.1.5.	Société Nationale des Chemins de Fer Grecs (CH)	71
7.1.6.	Société Nationale des Chemins de Fer Irlandais (CIE) ...	71
7.1.7.	Société des Chemins de Fer Italiens de l'Etat (FS)	72
7.1.8.	Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL)	74
7.1.9.	Société Nationale des Chemins de Fer Hollandais (NS) ..	75
7.1.10.	Société Nationale des Chemins de Fer Portugais (CP) ...	78
7.1.11.	Société Nationale des Chemins de Fer Espagnols (RENFE)	78
7.1.12.	Société Nationale des Chemins de Fer Suédois (SJ)	79
7.2.	Les Groupements Economiques d'Intérêt Européen	81
7.3.	Les corridors européens de fret ferroviaire	82

DEUXIÈME PARTIE

I.	LES CHEMINS DE FER ALLEMANDS - DEUTSCHE BAHN AG (DB AG)	85
1.1.	Les raisons de la réforme	85
1.2.	Les objectifs de la réforme	87
1.3.	La restructuration des chemins de fer allemands	88
1.3.1.	L'Office Fédéral des Chemins de fer (Eisenbahn-Bundesamt)	89
1.3.2.	Le Patrimoine Fédéral du Chemin de Fer (Bundeseisenbahnvermögen)	90
1.3.3.	Une politique régionale audacieuse	90
1.4.	Les modes de fonctionnement de la DB AG	92
1.4.1.	DB Stations und Services AG	92
1.4.2.	DB reise und Touristik AG	93
1.4.3.	DB Regio AG	93
1.4.4.	DB Netz AG	93
1.4.5.	DB Cargo AG	94
1.5.	Transpositions des directives européennes	95
1.6.	Les résultats de la réforme	95
1.7.	Le plan "Mehdorn"	97
II.	LES CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX SUISSES (CFF)	99
2.1.	La politique suisse des transports	100
2.1.1.	La Fédération et la politique européenne des transports .	101
2.1.2.	Rail 2000	102
2.2.	La réforme des chemins de fer	103
2.2.1.	Les raisons et les objectifs de la réforme	103
2.2.2.	Les clés de la réforme	104
2.2.2.1.	De la régie fédérale à la SA	104
2.2.2.3.	La reprise de la dette	105

	2.2.2.4.	Le “principe de la commande”	105
	2.2.2.3.	Le libre accès au réseau	106
	2.2.3.	Les acteurs de la réforme et leurs compétences	107
	2.2.3.1.	Le parlement	107
	2.2.3.2.	Le Conseil Fédéral	107
	2.2.3.3.	Le conseil d’administration	108
2.3.		La restructuration de l’entreprise	108
	2.3.1.	La direction de l’entreprise	111
	2.3.2.	La division “Voyageurs”	111
	2.3.3.	La division infrastructure	112
	2.3.4.	La division fret (CFF Cargo)	112
	2.3.5.1.	Cargo SI	113
2.4.		L’avenir des CFF	115
III.		LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES (SNCB)	119
	3.1.	La loi du 21 mars 1991 portant réforme à certaines entreprises publiques	120
	3.1.1.	Les objectifs de la loi	120
	3.1.2.	Implication de la loi	121
	3.1.2.1.	Les organes de gestion de la SNCB	122
	3.2.	Le contrat de gestion	124
	3.3.	Le plan d’entreprise	126
	3.3.1.	Les objectifs du plan d’entreprise	127
	3.4.	La restructuration de la SNCB	128
	3.4.1.	Les objectifs de la réforme	128
	3.4.2.	La nouvelle structure	129
	3.4.2.1.	Les Centres d’Activités (CA)	131
	3.4.2.2.	Les centres de services	140
	3.4.2.3.	Les unités centrales et de coordination	142
	3.5.	Transposition des directives européennes	145
	3.6.	L’accès au réseau	145
	3.6.1.	L’attribution des sillons	146
	3.7.	Les résultats de la réforme	146
	3.7.1.	Le plan de transport “voyageur intérieur”	146
	3.7.2.	La SNCB au rapport	148
	3.7.3.	Les finances de la SNCB	151
	3.7.4.	Dans les centres d’activité (CA) et de services (CS)	152
	3.8.	L’avenir	152
		CONCLUSION	155
		BIBLIOGRAPHIE	170
		ANNEXES	179