

# Management<sup>®</sup>21

SEPTEMBRE 2000 - N° 2 LETTRE D'INFORMATION POUR LES CADRES DE LA SNCB

## DOSSIER SPECIAL EUROPE DU RAIL

Les directives  
européennes de  
"libéralisation"  
du rail.

La situation  
dans 17 pays  
européens

Droits d'accès,  
redevances et  
interopérabilité

L'évolution en  
Belgique et à la  
SNCB

# Management 21

## Sommaire

SEPTEMBRE 2000 - N° 2

### DOSSIER SPÉCIAL EUROPE DU RAIL

Depuis près d'une décennie, par le biais de directives successives, la Commission européenne propose une stratégie commune aux pays de l'Union pour assurer la pérennité, ou mieux encore: le redéploiement du rail dans le cadre du grand marché européen. Au fil des ans, les Etats ont transcrit dans leurs législations la teneur de ces directives. La Suisse et la Norvège, dont les entreprises ferroviaires nationales sont associées à la Communauté des Chemins de Fer Européens, ont procédé de même pour que leurs réseaux puissent s'intégrer de manière cohérente dans le grand marché continental.

A l'aube du troisième millénaire, l'univers du rail a changé. Il s'est créé un contexte structurel nouveau en vue de rencontrer les défis de l'époque: une concurrence entre modes particulièrement vive; l'impérieuse nécessité de favoriser la mobilité des personnes et des marchandises; l'incontournable obligation d'afficher une bonne santé financière.

En une vingtaine de pages, voici le point sur cette évolution.



#### 6 Service Technique d'Appui Ferroviaire

*Belgique: 5.000 pages à décoder*



#### 12 La libéralisation du rail en pratique

*Droits d'accès et redevances*



#### 16 Réalisations concrètes La SNCB répond aux principes européens

#### Libéralisation du rail européen 3

*Le chemin de fer en route pour  
le XXIème siècle*



#### Panorama européen 7

*17 pays sous la loupe*



#### De la grande vitesse au conventionnel 14

*L'interopérabilité*



#### Orientation bibliographique 18

#### MANAGEMENT 21

Edité par UCC Communication  
042 Medias internes

avec Best Seller, Leo Goossenaarts, Els  
Houbrechts, Julie Kermorvant, Alain-Pierre  
Meeus, Denis Moinil, Jean-Pierre Vantighem,  
Michel Visart

Impression et distribution:  
Facility management

#### Correspondance

MANAGEMENT 21

CO.042 / Section 50

85 rue de France 1060 Bruxelles

02 526 37 82 - (911/63782)

02 526 37 86 - (911/63786)

TeamWare: 16.042: CADWZ

E-Mail: cadwz@b-rail.be

#### ET AUSSI...

*La SNCB veut prévenir les actes de malveillance 19* *Au sommaire du  
prochain numéro 20*



# Le chemin de fer en route vers le XXI<sup>e</sup> siècle



*La libéralisation du rail, tout le monde en parle !  
Les dispositions légales et les applications concrètes  
se multiplient. Le dossier est en évolution permanente  
alors même que chaque pays en est encore à appliquer des  
directives qui pourraient rapidement être dépassées.  
A l'occasion de ce dossier, nous faisons le point sur la  
libéralisation du rail, chez nous et ailleurs.*

Après avoir passé en revue les directives qui sont à la base de toutes les transformations actuelles, nous verrons point par point où en sont les quinze membres de l'Union européenne ainsi que la Suisse et la Norvège. Ensuite, nous prendrons notre loupe pour faire l'état de la question en Belgique avant de nous lancer dans la prospective avec, notamment, le fameux "paquet ferroviaire" dont les spécialistes ne sont pas les seuls à parler.



### Trois directives pour une philosophie

Comme vous le lirez par ailleurs dans ce dossier, il est désormais certain que les dispositions européennes et, par ricochet, les législations nationales, vont rapidement évoluer. En attendant, tous les changements des dernières années s'appuient sur trois directives: 91/440, 95/18 et 95/19. Profitons de ce dossier pour rappeler ce que contiennent ces textes importants.

La profonde réforme que les entreprises ferroviaires ont initiée depuis une petite dizaine d'années n'est pas le fruit du hasard mais le résultat de la conjonction de deux facteurs-clés: la mutation de l'Union européenne d'une part et l'évolution du chemin de fer d'autre part.

### Du marché commun à l'Union

La date est historique, c'est le 27 mars 1957 que six Etats européens, dont la Belgique, signèrent le Traité de Rome. Six ans après le lancement de la CECA (Communauté européenne du charbon et de l'acier), le Traité de Rome constitue l'étape fondatrice de l'Europe d'aujourd'hui. La naissance de la Communauté

Economique Européenne ne fut alors que le point de départ d'un processus lent et souvent difficile conduisant à un ensemble continental sans aucun doute plus ambitieux que le projet de départ qui était purement économique. Pendant longtemps, la CEE fut d'ailleurs appelée Marché commun dans le grand public.

Ces termes montrent à la fois l'ambition et les limites du projet initial. Moyennant des avancées pas à pas et plusieurs élargissements, il faudra près de trente ans pour que les Etats membres parviennent à mettre réellement en place le grand marché.

Ce délai nous conduit à la deuxième date historique, à savoir la signature du Traité de Maastricht, le 7 février 1992.

Comme le précise le texte du Traité, l'avancée est importante: *"Le présent Traité marque une nouvelle étape dans le processus créant une union sans cesse plus étroite entre les peuples de l'Europe, dans laquelle les décisions sont prises le plus près possible des citoyens (...)*. L'Union européenne a pour mission d'organiser de façon cohérente et solidaire des relations entre les Etats membres et entre leurs peuples".

Plus important encore, le Traité de Maastricht lance l'Union Economique et Monétaire dont l'objectif principal est "de promouvoir un développement harmonieux et équilibré des activités

économiques dans l'ensemble de la Communauté, une croissance durable et non inflationniste respectant l'environnement, un haut degré de convergence des performances économiques, un niveau d'emploi et de protection sociale élevé, le relèvement du niveau et de la qualité de vie, la cohésion économique et sociale et la solidarité entre les Etats membres".

La conséquence la plus visible pour le grand public de la création de l'UEM est sans aucun doute l'arrivée de l'euro, monnaie unique pour onze pays.

Mais pour nous cheminots, l'évolution des structures européennes et la mise en place d'un vrai marché unique se marque avant tout par la profonde réforme du rail.

### Endiguer la perte de vitesse

Pour de nombreuses raisons, parmi lesquelles les distorsions de la concurrence intermodale et le "tout à la route" ont joué un grand rôle, la part du rail dans les moyens de transport n'a cessé de décroître depuis le début des années soixante. Même s'il a fallu du temps pour arriver à cette conclusion, les responsables de l'Union européenne ont estimé dans les années quatre-vingts que



le chemin de fer devait être relancé. Cette réflexion a abouti au Livre Blanc de l'Union européenne en 1990.

Comme l'a relevé la CEMT (Conférence Européenne des Ministres des Transports) dans un document de référence plus récent (1998), le rail présente en effet de nombreux avantages. Outre ses atouts environnementaux et énergétiques, le rail reste un système indispensable pour assurer des déplacements de masse. Il a prouvé par la grande vitesse qu'il est en mesure de conquérir d'importantes parts de marché, il se maintient en bonne position pour le trafic de fret pour les distances supérieures à 150/200 kilomètres, il participe de plus en plus à la croissance du transport combiné et enfin, il apporte une solution au problème de congestion des grandes agglomérations.

Ces différents atouts, qui mériteraient un plus long développement, font que le rail doit être soutenu et développé et ce d'autant plus que le grand marché européen représente un avantage incontestable pour le développement des échanges et engendre une croissance de la demande de déplacements. Les responsables de l'Union européenne ont souhaité positionner ce développement dans le cadre plus large de la libéralisation du commerce au sein de l'Union. L'essentiel de cet objectif se retrouve dans la directive 91/440 complétée par deux autres directives qui sont présentées ci-dessous.

## La directive 91/440: les lignes de force

Les textes n'ayant pas été fondamentalement modifiés, la directive 91/440 peut être considérée comme la référence légale principale de l'évolution du transport ferroviaire au sein de l'Union européenne.

Les points essentiels de cette directive sont les suivants:

► **accorder aux entreprises ferroviaires l'autonomie leur permettant d'exercer leurs activités selon des principes commerciaux;**

► **réaliser la séparation institutionnelle de la gestion de l'infrastructure et de la gestion de l'exploitation (facultatif) ou à défaut la séparation des comptes (obligatoire);**

► **veiller à ce qu'il n'y ait pas de transfert de l'aide d'une activité à l'autre;**

► **établir des règles de paiement pour l'utilisation de l'infrastructure selon le principe de la non-discrimination;**

► **reconnaître aux regroupements des droits d'accès et de transit dans les Etats membres où sont établies les entreprises ferroviaires qui les constituent, ainsi que des droits de transit dans les autres Etats membres pour les prestations des services de transport internationaux entre les Etats membres où sont établies les entreprises constituant ces regroupements (Article 10 § 1 de la Directive 91/440);**

► **accorder aux entreprises ferroviaires un droit d'accès, à des conditions équitables, à l'infrastructure des autres Etats membres aux fins de l'exploitation de services de transports combinés internationaux de marchandises (Article 10 § 2 de la Directive 91/440);**

► **assurer une structure de financement saine pour les entreprises ferroviaires publiques et ramener l'endettement à un niveau compatible avec une saine gestion financière.**

## Les directives 95/18 et 95/19: les compléments

La directive 95/18 porte sur les licences des entreprises ferroviaires dans le cadre du libre accès aux différents réseaux nationaux. Elle prévoit que les candidats doivent obtenir une licence d'exploitation moyennant certaines conditions telles que, entre autres, la capacité financière, les compétences professionnelles et les assurances. Elle précise également que les Etats doivent désigner les autorités responsables de ces licences.

La directive 95/19 développe les règles relatives à l'attribution des capacités d'infrastructure ferroviaire et à l'établissement des redevances dans une perspective de non-discrimination envers les utilisateurs ainsi que d'une utilisation optimale de l'infrastructure. Tandis que la directive 91/440 institue un gestionnaire de l'infrastructure, la 95/19 instaure également un organisme de répartition de la capacité, qui peut rester administrativement au sein de l'entreprise intégrée, mais qui a été pris en charge par l'Etat fédéral en Belgique.

## Intégration progressive

La transposition de ces textes dans les différentes législations a pris un temps variable suivant les cas parce que les situations des entreprises ferroviaires ne sont pas identiques d'un pays à l'autre. Comme vous le constaterez à la lecture de l'article consacré aux différents pays concernés, le résultat actuel peut d'ailleurs sensiblement diverger d'un pays à l'autre. Les différences les plus flagrantes se situent au niveau du statut de l'entreprise ferroviaire - qui va de l'entreprise d'Etat disposant de l'autonomie de gestion à la société purement privée - et au niveau de la séparation entre l'infrastructure et l'exploitation. Alors qu'elle est parfois totale, plusieurs pays, dont la Belgique, ont choisi d'en rester au niveau de la séparation comptable. Au-delà des spécificités des solutions nationales, l'important est de voir dans quelle mesure les dispositions actuelles vont permettre à tous les réseaux et à toutes les entreprises ferroviaires des pays concernés d'évoluer effectivement dans le même sens. De la réponse à cette question dépend en grande part le développement du rail au XXI<sup>e</sup> siècle.

### Directive 91/440

La directive européenne 91-440 est relative au développement des chemins de fer communautaires. Elle a comme objectif de faciliter l'adaptation des chemins de fer aux exigences du marché unique et d'accroître leur efficacité. Cette directive prévoit notamment la garantie d'indépendance de gestion, la séparation de la gestion des infrastructures et de l'exploitation et la garantie d'accès aux réseaux des autres Etats membres de l'Union européenne. Cette directive a été traduite dans la législation belge par l'arrêté royal du 5 février 1997.

### Directives 95/18 et 95/19

Ces deux autres directives complètent la précédente. La directive 95/18 permet aux entreprises qui veulent s'installer sur un réseau ferroviaire de demander une licence. La directive 95/19 prévoit la répartition des capacités d'infrastructure et la perception des redevances d'utilisation de ces infrastructures. L'arrêté royal du 11 décembre 1998, complété par l'arrêté ministériel du 23 mars 1999, détermine les procédures d'octroi des licences, des certificats de sécurité ainsi que les modalités d'attribution des capacités ferroviaires.

### Le "Paquet ferroviaire"

Le 22 janvier 1998, la Commission européenne adoptait trois projets de directives modifiant les textes des directives 91/440, 95/18 et 95/19. Dénommés "Paquet en matière d'infrastructure ferroviaire", ces textes doivent être considérés comme un ensemble.



# Belgique: 5.000 pages à décoder

*En Belgique, c'est l'Administration du Transport terrestre qui est responsable des licences et de l'attribution des capacités. Elle travaille avec le soutien du Service Technique d'Appui Ferroviaire.*

Les directives européennes 91/440, 95/18 et 95/19 ayant trait au développement des chemins de fer communautaires ont été transposées en Belgique par les arrêtés royaux du 5 février 1997 et du 11 décembre 1998. Ils précisent les conditions auxquelles doivent répondre les entreprises ferroviaires pour obtenir une licence et des capacités. Ils fixent de façon très générale la manière dont doivent être calculées les redevances d'utilisation des capacités.

Selon Pierre Forton, Directeur Général de l'Administration du Transport terrestre, la première responsabilité de l'Etat est d'harmoniser tout ce qui existe pour qu'un nouvel entrant puisse prendre connaissance des divers règlements et normes en vigueur. Le travail n'est pas mince vu que l'ensemble des documents dans une seule langue représente 5.000 pages, soit une pile de papier de 1,2 mètre de hauteur ! Cette tâche est en cours d'exécution avec l'assistance de plusieurs experts, dont ceux de la SNCB, ce qui n'empêche pas les candidats de prendre déjà connaissance des textes.

Au-delà des textes, l'Etat belge devait mettre en place les structures nécessaires à l'accueil effectif de nouveaux exploitants sur le réseau. Pierre Forton explique la solution retenue: "Il a été décidé de faire avec ce qui existe, autrement dit l'Administration du Transport terrestre. C'est le délégué du Ministre qui est responsable pour la délivrance des licences et des certificats de sécurité. Quant à l'organisation de la répartition des capacités d'infrastructure, elle est



confiée au Directeur Général du Transport terrestre qui agit en totale indépendance". Outre le niveau élevé des responsabilités, ces tâches représentent également un imposant travail.

Le STAF (Service Technique d'Appui Ferroviaire) a été créé pour assurer l'appui logistique. Ce service, qui prépare les dossiers mais qui n'est pas décisionnaire, est composé de 16 agents de la SNCB qui sont désormais rémunérés par l'Etat. Ils représentent l'ensemble des compétences nécessaires, par exemple au niveau de l'infrastructure, du matériel ou de la sécurité.

## Une seule demande !

Depuis que le STAF est opérationnel, à savoir le 1<sup>er</sup> avril 1999, différentes tâches ont été menées à bien notamment l'octroi de la licence à la SNCB. C'est d'ailleurs encore aujourd'hui le seul acte officiel qui ait été signé dans le cadre des licences d'exploitation. Plusieurs demandes de renseignements ont été introduites par des candidats intéressés à l'exploitation du réseau, mais à dater de juin 2000 une seule demande officielle supplémentaire de nouvelle licence a été déposée.

La lenteur du démarrage n'étonne pas

Pierre Forton qui s'attend à une montée en vitesse progressive: "D'une part, le système est lourd et contraignant en raison des spécificités du rail, et, d'autre part, une entreprise ferroviaire ne se crée pas du jour au lendemain. A l'avenir, le "Paquet ferroviaire", qui pourrait être adopté avant la fin de cette année au niveau de l'Union européenne, devrait accélérer le système, notamment via le réseau européen de fret pour lequel l'accès aux différents réseaux sera donné à toutes les entreprises ferroviaires et via l'assouplissement de la notion d'entreprise ferroviaire. Mais il ne faut pas oublier que le délai de transposition de ces futures nouvelles dispositions dans les législations nationales est de deux ans, ce qui fixe leur application à 2003 au plus tôt".

### Le Service Technique d'Appui Ferroviaire (STAF)

Toute entreprise qui souhaite opérer sur le réseau belge doit introduire une demande de licence, qu'il s'agisse du transport de voyageurs, de marchandises ou du transport combiné.

Le Service Technique d'Appui Ferroviaire (STAF), une équipe composée de spécialistes dans tous les domaines du rail (matériel, voies, signalisation, transports de marchandises dangereuses, exploitation, gestion financière, etc) a pour mission d'étudier les dossiers et de remettre des avis de conformité ou de non-conformité au Ministère des Communications qui est seul décideur en cette matière.



# 17 pays sous la loupe



## Allemagne

## Autriche

*Où en sont les quinze pays membres de l'Union Européenne ainsi que la Suisse et la Norvège en matière de libéralisation du rail ? Passons chaque Etat en revue sur base de cinq critères: l'autonomie juridique; la séparation entre l'infrastructure et l'exploitation; l'accès au réseau pour de nouveaux exploitants; les licences d'exploitation; les redevances et les allocations de sillons.*

Notez que les données que voici sont actualisées à dater du 8 juin 2000. Elles sont néanmoins susceptibles de modification en fonction des évolutions dans les pays concernés.

### 1 L'autonomie juridique.

1 Depuis 1994, DB (Die Bahn, nom actuel) est une société par actions dont le capital est détenu à 100 % par l'Etat fédéral. Les obligations de service public font l'objet de contrats sur une base volontaire (par exemple avec les Länder).

1 L'ÖBB est une société par actions dans laquelle l'Etat détient des parts. Les obligations de service public font l'objet de contrats avec le gouvernement fédéral et les Länder.

### 2 La séparation entre l'infrastructure et l'exploitation.

2 Cinq filiales indépendantes ont été créées pour les différents services. Une d'entre elles est responsable de l'infrastructure. Il s'agit de DB Netz AG.

2 L'ÖBB est une entreprise ferroviaire intégrée avec une séparation comptable des activités de gestion de l'infrastructure et des activités d'exploitation.

### 3 L'accès au réseau pour de nouveaux exploitants.

3 Droits d'accès et de transit au-delà de la directive 91/440: accès et transit sur la base de la réciprocité et moyennant des traités intergouvernementaux.

3 Droits d'accès et de transit au-delà de la directive 91/440: des droits d'accès seront accordés dans le cadre du transport de fret.

### 4 Les licences d'exploitation

4 La licence est octroyée pour 15 ans maximum par l'Eisenbahnbundesamt (EBA), l'office fédéral des chemins de fer, pour la DB et les entreprises ferroviaires étrangères, et par l'autorité compétente des Länder dans les autres cas. Diverses conditions doivent être rencontrées (fiabilité, solidité financière, savoir-faire...).

4 Le Ministère des Transports est responsable de l'octroi des licences d'exploitation aux entreprises ferroviaires qui doivent déclarer le volume du trafic prévu, prouver leurs capacités financières et techniques et démontrer qu'elles sont fiables. La licence a une durée de 5 ans.

### 5 Les redevances d'utilisation et allocations de sillons

5 Les redevances d'utilisation et l'allocation de sillons sont de la responsabilité de DB Netz AG.

5 Une autorité de régulation, SCHIREG, a été créée en 1999 pour définir les options en matière de redevances d'utilisation et d'allocation de sillons qui sont du ressort d'ÖBB.



## Belgique

1 La SNCB est une société anonyme de droit public dont le capital est détenu par l'Etat à concurrence de 99 %. Les obligations de service public font l'objet d'un contrat de gestion d'une durée maximale de cinq ans.

2 La SNCB est une entreprise ferroviaire intégrée avec séparation comptable des activités de gestion de l'infrastructure et des activités d'exploitation.

3 Droits d'accès et de transit conformément à la directive 91/440.

4 Le ministre ou son délégué délivre la licence. Le demandeur d'une licence démontre qu'il peut à tout moment satisfaire aux conditions financières, professionnelles, etc. La licence est réexaminée tous les cinq ans.

5 L'Administration du Transport Terrestre est l'organisme de répartition chargé de répartir et d'attribuer les capacités d'infrastructure. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire fixe les redevances d'utilisation.



## Danemark

1 Depuis 1998, la DSB est une société indépendante par actions. Les obligations de service public font l'objet de contrats (par exemple pour le trafic longue distance et pour le S-Bahn, le métro de Copenhague).

2 Il y a une séparation organisationnelle entre les activités d'exploitation (la DSB ou d'autres entreprises ferroviaires) et la gestion de l'infrastructure (Banestyrelsen - BS - une agence structurellement séparée du Ministère et de la DSB).

3 Droits d'accès et de transit au-delà de la directive 91/440: les entreprises ferroviaires étrangères peuvent pratiquer le transport tant de voyageurs que de fret.

4 Les licences sont accordées par le Jernbanetilsynet sous certaines conditions, notamment que les services de transport de passagers ou de fret constituent l'activité première de l'entreprise concernée. Elles restent valables tant que les conditions sont remplies.

5 Les redevances d'utilisation sont fixées par le Ministre des Transports et l'allocation de sillons est du ressort de Banestyrelsen.



## Espagne

1 La RENFE est une société ferroviaire intégrée. Les obligations de service public font l'objet de contrats.

2 Des unités distinctes au sein de la RENFE gèrent d'une part l'infrastructure et d'autre part l'exploitation des ressources ferroviaires.

3 Droits d'accès et de transit conformément à la directive 91/440.

4 Le Ministère du Transport est responsable de l'octroi des licences, pour l'obtention desquelles les sociétés doivent avoir un quartier général permanent en Espagne. Elles doivent également prouver leurs capacités financières et professionnelles et être assurées.

5 Les règles au niveau des redevances et de l'allocation de sillons sont fixées par le Ministère des Transports. Sur cette base, l'allocation est réalisée par la RENFE.



## Finlande

1 L'autonomie juridique des chemins de fer a été établie par séparation des activités d'exploitation en un groupe de sociétés par actions. La société-mère VR-Group Ltd est détenue à 100 % par l'Etat. Les obligations de service public font l'objet de contrats entre l'Administration centrale et les entreprises de transport.

2 La séparation est intégrale. L'entretien et le développement du réseau sont du ressort de l'RHK (Ratahallintokeskus), l'Administration des chemins de fer, alors que VR-Group ne s'occupe que de l'exploitation.

3 Droits d'accès et de transit conformément à la directive 91/440.

4 Le Ministère des Transports et des Communications accorde les licences obtenues sur base du respect de la directive 95/18 sans qu'il y ait au départ une limite dans le temps.

5 Le niveau des redevances d'utilisation est décidé par le Ministère sur base des calculs de l'RHK qui est responsable de l'allocation des sillons.



## France

## Grèce

## Irlande

## Italie

1  
La SNCF est un établissement public industriel et commercial disposant d'une personnalité juridique et de l'autonomie financière. Elle est soumise au contrôle de tutelle de l'Etat. Les obligations de service public sont prévues dans un cahier des charges.

1  
La CH est une société publique ayant un budget et des comptes séparés de ceux de l'Etat.

1  
Irish Rail est une filiale de Coras Iompair Eirean, qui est une entreprise d'Etat.

1  
La FS Spa est une entreprise ferroviaire par actions dont le capital est détenu à 100% par l'Etat. Les obligations de service public font l'objet d'un contrat signé avec l'Etat.

2  
Depuis la création de Réseau Ferré de France (RFF), il y a séparation entre la gestion de l'infrastructure et les activités d'exploitation. La SNCF assure pour le compte de RFF la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ainsi que l'entretien des installations techniques.

2  
Les comptes des activités de gestion de l'infrastructure et des activités d'exploitation sont séparés.

2  
Les comptes des activités de gestion de l'infrastructure et des activités d'exploitation sont séparés.

2  
Une séparation comptable et structurelle existe entre l'infrastructure (ASA Rete) et les services de transport.

3  
Droits d'accès et de transit conformément à la directive 91/440.

3  
Droits d'accès et de transit conformément à la directive 91/440.

3  
Droits d'accès et de transit conformément à la directive 91/440.

3  
Droits d'accès et de transit conformément à la directive 91/440.

4  
Le Ministère des Transports octroie les licences sur la base de la capacité financière, du savoir-faire technique et de l'honorabilité. Les candidats doivent justifier leur capacité à couvrir les dommages résultant des accidents. Les licences restent valables aussi longtemps que les conditions sont remplies.

4  
Informations non disponibles.

4  
Informations non disponibles.

4  
Le Ministère des Transports et de la Navigation est responsable pour les licences qui sont accordées pour une durée illimitée sur la base des conditions fixées par la directive européenne.

5  
Les allocations de sillons et le niveau des redevances d'utilisation sont proposés par RFF à l'approbation du gouvernement. RFF est responsable de l'allocation des sillons.

5  
Informations non disponibles.

5  
Informations non disponibles.

5  
La structure des redevances d'utilisation a été approuvée par le gouvernement au début de l'an 2000. L'unité Infrastructure de FS est responsable de l'allocation des sillons.



## Luxembourg

1  
Les CFL sont une société d'Etat intégrée administrée par un C.A. de 15 membres. L'Etat belge et l'Etat français, coparticipants, y sont représentés chacun par un administrateur. La direction est confiée à un Comité des Directeurs de 4 membres sous l'autorité et la responsabilité d'un Administrateur-directeur général. Les obligations de service public font l'objet de contrats.

2  
L'Etat pourvoit à la remise en état, à la modernisation et à l'entretien du réseau. La gestion de celui-ci est confiée aux CFL selon des modalités régies par contrat. Les comptes des CFL relatifs à la gestion du réseau sont nettement séparés de ceux relatifs à d'autres activités.

3  
Droits d'accès et de transit au-delà de la directive 91/440: la loi introduit des droits d'accès sur base de réciprocité pour les opérateurs non-établis au Grand-Duché.

4  
Les licences sont accordées par le Ministre en charge des chemins de fer sur base de la conformité avec la directive 95/18. Leur durée est illimitée, mais elles sont réexaminées tous les cinq ans.

5  
Le niveau des redevances d'utilisation doit être fixé par décret. Les CFL sont responsables de l'allocation des sillons.



## Norvège

1  
Les NSB sont une société par actions appartenant à l'Etat. Les obligations de service public font l'objet d'un contrat.

2  
Les NSB ne s'occupent que de l'exploitation. La gestion de l'infrastructure est confiée à Jernbaneverket, une agence publique opérant sous l'autorité du Ministère des Transports.

3  
Droits d'accès et de transit conformément à la directive 91/440.

4  
Les licences sont accordées par le Ministère des Transports - pour des périodes limitées ou sans mention de durée selon les cas - moyennant le respect de conditions telles que la bonne réputation, la santé financière, les compétences, les assurances, le contrôle interne, les règles de sécurité, le reporting des accidents, etc.

5  
La structure et le niveau des redevances d'utilisation sont fixés par le Parlement. Jernbaneverket est responsable de l'allocation des sillons.



## Pays-Bas

1  
Les NS sont une société par action à capitaux publics. Les services d'utilité publique font actuellement l'objet d'un cadre politique et ils vont progressivement s'orienter vers le principe de soumissions publiques.

2  
Il existe une séparation organisationnelle entre la gestion de l'infrastructure (Railned), la maintenance de l'infrastructure (Railinfrabeheer), la gestion du trafic (NS Verkeersleiding) et les autres activités.

3  
Droits d'accès et de transit au-delà de la directive 91/440: le réseau est totalement ouvert pour le trafic cargo.

4  
Railned est responsable des licences qui sont accordées selon des critères de base ayant trait à la viabilité financière et opérationnelle de l'entreprise. La durée est fixée par Railned.

5  
Le Ministère des Transports fixe les redevances d'utilisation. L'allocation des sillons est faite par Railned selon des règles établies par le gouvernement.



## Portugal

1  
La CP est une société publique juridiquement autonome. Elle est soumise à une obligation légale de service public.

2  
Il existe une séparation organisationnelle entre les activités de gestion de l'infrastructure (REFER EP) et les activités d'exploitation réalisées par CP.

3  
Droits d'accès et de transit conformément à la directive 91/440.

4  
La directive 95/18 n'a pas encore été transposée dans la loi portugaise.

5  
La directive 95/19 n'a pas encore été transposée dans la loi portugaise.



## Royaume-Uni

## Suède

## Suisse

1 Les entreprises ferroviaires ont un statut leur garantissant l'indépendance juridique et l'autonomie de gestion. La quasi totalité du secteur (dont la totalité des services voyageurs) a été transférée au secteur privé.

1 Les SJ appartiennent à l'Etat mais jouissent d'une indépendance commerciale totale. Les Administrations de transport nationales et régionales ont le droit d'acquiescer des entreprises de transport de voyageurs pour assurer les obligations de service public.

1 Les CFF sont une société anonyme de droit public dont l'actionnaire est l'Etat. Les obligations de service public font l'objet de contrats.

2 Railtrack gère les voies et les infrastructures privatisées. Les services voyageurs sont gérés et exploités par le privé dans le cadre d'un système de concessions. L'Office of the Rail Regulator supervise le secteur, veillant à ce que personne ne fasse mauvais usage des droits d'accès.

2 Il existe une séparation organisationnelle entre les sociétés d'exploitation et la gestion de l'infrastructure qui est du ressort de Bankverket.

2 Des unités distinctes au sein de la société gèrent d'une part l'infrastructure et d'autre part l'exploitation des ressources ferroviaires.

3 Des exploitants de services voyageurs ("franchising system") et marchandises peuvent avoir accès au réseau en passant des accords commerciaux avec Railtrack.

3 Droits d'accès et de transit au-delà de la directive 91/440: le réseau est ouvert à tous pour le fret (sur base d'appel d'offres).

3 Droits d'accès et de transit au-delà de la directive 91/440: la loi va plus loin pour le fret.

4 L'Office of the Rail Regulator est compétent pour la délivrance des licences. Les entreprises doivent être approuvées par Railtrack au niveau des standards de sécurité.

4 Les licences sont accordées par Järnvägsinspektionen.

4 Les licences sont accordées par l'Office Fédéral du Transport (BAV) moyennant certaines conditions ayant trait à la sécurité, à la situation financière, au management ainsi qu'aux assurances et garanties financières. Leur durée est de dix ans.

5 Railtrack est responsable de l'allocation des sillons et propose les redevances d'utilisation. Ces opérations sont vérifiées par l'Office of the Rail Regulator.

5 Les redevances d'utilisation ont été décidées par les autorités publiques depuis 1988. Sur cette base, elles sont perçues par Banverket.

5 La loi fixe la structure et le montant des redevances d'utilisation.

### Redevance

Pour pouvoir utiliser les infrastructures ferroviaires (voies, caténaires, installations de signalisation et de télécommunication, gares, installations terminales, etc.) mises à leur disposition et bénéficier de l'intervention des dispatchers, des régulateurs, des signaleurs et d'autres agents du mouvement pour assurer la circulation des trains, les entreprises ferroviaires doivent acquitter une redevance.

# Droits d'accès et redevances

*Les directives européennes, transposées en droit belge, ont des implications dans notre quotidien. Ainsi en est-il de l'obligation de disposer d'une licence et d'un certificat de sécurité pour accéder au réseau belge, ou encore d'une redevance qui doit être acquittée pour l'utilisation de l'infrastructure.*



## La redevance en Belgique

En plus de sa licence d'exploitation et de son certificat de sécurité, l'entreprise ferroviaire doit encore demander au gestionnaire de l'infrastructure - en Belgique, il s'agit du CA Réseau - un sillonn disponible et négocier le paiement pour son exploitation.

Instaurer un système non discriminatoire de répartition des capacités ferroviaires et de perception des redevances d'utilisation des infrastructures: c'est ce que vise la directive 95/19 du 19 juin 1995, traduite dans le droit belge le 11 décembre 1998.

En Belgique, la redevance d'utilisation de l'infrastructure constitue la contribution demandée par le gestionnaire de l'infrastructure (GI) aux entreprises ferroviaires (EF) pour les prestations suivantes:

- ▷ le droit d'accès aux lignes, aux gares et aux installations terminales, dans le respect de la réglementation de sécurité en vigueur;
- ▷ l'usage normal et l'usure consécutive à cet usage, des voies, des appareils de voies, des caténaires, des installations de signalisation et de télécommunication;
- ▷ l'intervention des dispatchers, des régulateurs, des signaleurs et d'autres agents du mouvement pour assurer la circulation des trains;
- ▷ la transmission aux EF d'informations sur la position des trains, à des heures ou en des lieux convenus, et sur des incidents ou des accidents;
- ▷ le contrôle, à l'initiative du GI, du respect des conditions contractuelles (notamment en ce qui concerne les connaissances professionnelles des agents de conduite et la conformité du matériel);
- ▷ l'établissement et la facturation de la redevance.

*"Dans les faits, des redevances séparées sont appliquées pour, d'une part, l'accès et l'utilisation des lignes (classiques et à grande vitesse) et, d'autre part, des gares et des installations terminales", explique Michel Dehon, conseiller à l'UCC Stratégie et Développement. "Le montant total de la redevance est réparti comme suit: environ 80 à 85 % pour l'accès et l'utilisation des lignes, et environ 15 à 20 % pour l'accès et l'utilisation des gares et des installations terminales".*

A noter que la fourniture de l'énergie de traction par le GI ainsi que d'autres prestations demandées le cas échéant par une EF ne sont pas couvertes par la redevance et font donc l'objet de facturations distinctes. C'est par exemple le cas pour le triage et la formation des trains, la desserte de raccordements, l'évacuation de trains en détresse jusqu'à la gare la plus proche, les mesures spécifiques nécessaires dans le cas du transport de marchandises dangereuses, les opérations de manutention et de stockage dans les plates-formes multimodales.



## Comment s'opère le calcul ?

Les lignes du réseau sont subdivisées en tronçons auxquels sont associées des redevances de base applicables à tous les trains. La redevance de base par tronçon est proportionnelle à la longueur de ce dernier et tient compte d'un coefficient reflétant la valeur "commerciale" et l'équipement technique du tronçon.

La redevance par train est donc obtenue en multipliant la redevance de base propre à chaque tronçon emprunté par des coefficients qui dépendent des caractéristiques du train, à savoir la charge brute, le niveau de priorité de circulation dont bénéficie le train, notamment en cas de perturbation, le jour de la semaine et l'heure de circulation, etc.

Au montant ainsi obtenu, il faut encore ajouter une redevance pour l'utilisation des gares et des installations terminales. Cette redevance est liée à l'importance commerciale des gares et des installations terminales concernées, à leur affectation (voyageurs ou marchandises) et au type d'utilisation selon qu'il s'agit de la gare d'origine, de destination du

train ou d'une gare intermédiaire avec arrêt commercial.

La redevance d'infrastructure doit systématiquement être acquittée au gestionnaire de l'infrastructure par l'entreprise ferroviaire qui a demandé la circulation d'un train.

## Dans le cas de la SNCB

*"Chez nous, un arrêté royal stipule que la SNCB est aussi le gestionnaire d'infrastructure"* rappelle Dirk Verdickt, conseiller principal à l'UCC Stratégie et Développement. *"Dans la pratique, c'est le CA Réseau qui gère l'infrastructure et qui perçoit la redevance acquittée par les exploitants de services ferroviaires (le CA VI pour les trains internationaux de voyageurs, y compris les trains à grande vitesse -Thalys, Eurostar, interconnexion TGV France-, le CA VN pour les trains du service intérieur public, le CA B-Cargo pour les trains de marchandises)".*

Les paramètres intervenant dans les formules de calcul de prix de la redevance sont susceptibles d'être revus à l'occasion du renouvellement annuel des horaires.

A titre indicatif, la redevance globale par train-km et par type de trafic (aux conditions économiques de l'année 2000) est la suivante:

Trains à grande vitesse en site LGV:	325 BEF
Thalys (LGV et autres lignes conformes):	203 BEF
Trains internationaux sur ligne classique:	72 BEF
Trains de voyageurs du service intérieur:	de 50 à 90 BEF
Trains de marchandises:	de 55 à 60 BEF

### Directive 91/440

La directive européenne 91-440 est relative au développement des chemins de fer communautaires. Elle a comme objectif de faciliter l'adaptation des chemins de fer aux exigences du marché unique et d'accroître leur efficacité. Cette directive prévoit notamment la garantie d'indépendance de gestion, la séparation de la gestion des infrastructures et de l'exploitation et la garantie d'accès aux réseaux des autres Etats membres de l'Union européenne. Cette directive a été traduite dans la législation belge par l'arrêté royal du 5 février 1997.

### Directives 95/18 et 95/19

Ces deux autres directives complètent la précédente. La directive 95/18 permet aux entreprises qui veulent s'installer sur un réseau ferroviaire de demander une licence. La directive 95/19 prévoit la répartition des capacités d'infrastructure et la perception des redevances d'utilisation de ces infrastructures. L'arrêté royal du 11 décembre 1998, complété par l'arrêté ministériel du 23 mars 1999, détermine les procédures d'octroi des licences, des certificats de sécurité ainsi que les modalités d'attribution des capacités ferroviaires.

### Le "Paquet ferroviaire"

Le 22 janvier 1998, la Commission européenne adoptait trois projets de directives modifiant les textes des directives 91/440, 95/18 et 95/19. Dénommés "Paquet en matière d'infrastructure ferroviaire", ces textes doivent être considérés comme un ensemble.



# L'interopérabilité

*Pour assurer un passage aisé d'un réseau à l'autre aux trains internationaux de voyageurs grande vitesse, il fallait assurer la compatibilité des infrastructures et du matériel. C'est la raison pour laquelle a été adoptée la directive 96/48 concernant la grande vitesse et pour laquelle devrait prochainement être adopté un autre projet de directive traitant de l'interopérabilité du rail conventionnel.*



Par sa directive adoptée en matière d'interopérabilité, c'est le transport ferroviaire international grande vitesse que l'Union européenne entendait viser en priorité. *"Pour assurer un passage aisé d'un réseau à l'autre aux trains internationaux de voyageurs grande vitesse, il fallait encore encourager une certaine compatibilité du matériel et des infrastructures"* explique René Soenen, Manager de l'UCC Stratégie et Développement. *"Or, en Europe, il existe trois écartements de voie différents, cinq tensions d'alimentation (alimentation par caténaire et troisième rail), plus de 9 systèmes de signalisation, etc."*

## Lignes à grande vitesse

C'est la raison pour laquelle a été promulguée la directive 96/48 du 23 juillet 1996 qui définit les conditions de l'interopérabilité du réseau européen à grande vitesse. Son contenu a été introduit dans le droit belge le 1er avril 1999. Les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) et les annexes à la directive qui en permettent l'application concrète sont encore en discussion, mais pour-

raient être adoptées à la fin de cette année-ci ou au début de 2001. Ces spécifications sont rédigées par l'Association Européenne pour l'Interopérabilité Ferroviaire (AEIF), qui regroupe des représentants de l'UIC (chemins de fer) et de l'UNIFE (fournisseurs), et l'UITP (transports publics) en tant qu'observateur.

*"Le texte décrit les éléments indispensables pour assurer l'interopérabilité et ne reprend que les éléments qui influent sur l'interopérabilité"*, note René Soenen. *"A titre d'exemple, en matière de contrôle-commande, une seule possibilité est accordée à terme: le système ETCS (European Train Control System). Pour ce qui est de l'alimentation, deux options sont laissées, l'alimentation 25 kV 50 Hz ou 15 kV 16 2/3 Hz"*.

Des trains à grande vitesse circulent déjà en Europe: l'ICE allemand, l'ETR italien, le TGV français et ses dérivés (l'Eurostar en France, Belgique et Royaume-Uni; le Thalys en France, Belgique, Pays-Bas, Allemagne et Suisse; le TGV qui dessert la Suisse). L'Eurostar et le Thalys PBKA (Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam) réalisent d'ailleurs un premier stade d'interopérabilité, dans la mesure où le matériel roulant est équipé des systèmes techniques permettant le passage d'un réseau à l'autre.

## Rail conventionnel

Un autre projet de directive est actuellement en discussion. Il traite de l'interopérabilité du rail conventionnel. En juin 2000, les ministres européens du Transport ont marqué leur accord sur un texte qui s'inspire de la directive 96/48 traitant de la grande vitesse. Le projet de directive, qui définit le cadre de référence aussi bien pour le trafic fret conventionnel que le trafic voyageurs, pourrait donc être adopté dès la fin de cette année.

L'objectif de cette future directive est de renforcer en premier lieu la compétitivité des services fret internationaux, d'améliorer la vitesse commerciale (notamment en réduisant les temps d'arrêt aux frontières pour les changements de locomotive), de faciliter l'échange de données opérationnelles et commerciales et de réduire le coût du matériel ferroviaire. Il y est ainsi stipulé qu'en matière de régulation et de signalisation, l'harmonisation au système ERTMS / ETCS (European Railway Traffic Management System/European Train Control System), avec le GSM-R (réseau GSM ferroviaire paneuropéen) comme support de transmission, doit être la pre-



mière priorité. A noter que le Conseil d'Administration de la SNCB a récemment opté pour ce système qui devrait progressivement équiper lignes et matériels roulants belges (lire p. 17).

Restera aussi, pour cette future directive portant sur l'interopérabilité du rail conventionnel, à adopter des STI (spécifications techniques d'interopérabilité) destinées à standardiser la signalisation, le contrôle-commande, le matériel roulant, l'approvisionnement en énergie, l'infrastructure et la technologie d'information.

Ces STI seront également rédigées par l'AEIF, aussi bien pour le trafic fret que le trafic voyageur conventionnel. *"Le plus urgent, c'est bien entendu le fret",* commente René Soenen. *"Il s'agit de normaliser au plus vite les systèmes informatiques et de réduire les obstacles aux frontières. Il serait bon, par exemple, d'adopter un seul système de feux de queue de train".*

*"Autre élément à souligner, c'est l'importance que revêtira à l'avenir le problème du bruit. Il s'agira de le réduire de 10 à 15 dB, ce qui signifie qu'il faudra remplacer les blocs frein classiques par des semelles en matériaux composites, sous peine de voir les trains arrêtés en frontière parce que ne respectant pas la réglementation en vigueur dans le pays".*

Outre la pollution sonore, les STI prioritaires devraient traiter de la gestion du trafic, du contrôle-commande et de la signalisation, des qualifications du personnel pour les services transfrontaliers,

des applications télématiques en matière de service fret et du matériel roulant. Elles devraient être rédigées d'ici quatre ans.

## Ce qui se profile encore à l'horizon...

La Commission européenne s'attelle également à une future directive sur la Sécurité ferroviaire, dont l'objectif serait d'harmoniser les systèmes de sécurité en vigueur sur les différents réseaux. De leur côté, l'UIC et la CCFE ont mis en place un comité d'étude qui a dressé l'inventaire des règles et procédures à harmoniser.

## Le "Paquet ferroviaire"

Le 22 janvier 1998, la Commission européenne adoptait trois projets de directives modifiant les textes des directives 91/440, 95/18 et 95/19. Dénommés "Paquet en matière d'infrastructure ferroviaire", ces textes doivent être considérés comme un ensemble. *"Ce "Paquet" instaurerait des règles plus complexes pour l'attribution des sillons et la tarification. Il ébauche davantage une politique concrète",* observe Jacques Rogissart, conseiller en chef Affaires Internationales à l'UCC Secrétariat Général.

Les modifications aux textes actuellement en vigueur visent notamment à :

- ▶ une plus grande transparence dans l'utilisation des subventions publiques;
- ▶ à la séparation au plan comptable des activités de transport des voyageurs et de marchandises;
- ▶ et enfin à l'établissement d'un bilan, à côté de ce qui existe déjà, à savoir notamment le compte de pertes et profits.

### Système de contrôle-commande ERTMS / ETCS

Le système ERTMS (European Railway Traffic Management System) est un futur système pan-européen de régulation et de sécurité du trafic. Il comprendra un volet plus spécifiquement axé sur la sécurité, volet basé sur le système de sécurité de nouvelle génération appelé ETCS (European Train Control System ou "Système européen de contrôle-commande des trains"), plus performant que les crocodiles et TBL1 qui équipent actuellement le réseau belge. L'ETCS vise à moderniser la signalisation grâce à la technologie GSM-R et à supprimer à terme les infrastructures fixes.

### GSM-R

Sous l'égide de l'UIC, les chemins de fer européens étudient l'harmonisation de leurs moyens de télécommunication et le recours à un système identique de type GSM. Ce GSM-R (R comme Railways) sera différent du GSM de base : il pourra fonctionner à grande vitesse (jusqu'à 500 km/h alors que le GSM standard est conçu pour fonctionner à une vitesse maximale de 250 km/h), il permettra de lancer des appels prioritaires ou de secours et de transmettre des données. Ce nouveau réseau pourra être utilisé comme moyen de communication en matière de signalisation (dans le cadre du projet ETCS) qui, à terme, se fera dans la locomotive.



# → La SNCB répond aux principes européens



*Certaines initiatives prises par les chemins de fer, dont la SNCB, répondent aux principes qui régissent les directives européennes en matière de libéralisation du transport ferroviaire. C'est, par exemple, le cas de BELIFRET ou encore d'une convention récem-*

*ment signée par la SNCF, la SNCB et les CFL, favorisant l'interpénétration des trains.*

En signant, en novembre 1997, un accord-cadre pour la création de BELIFRET, un corridor entre Anvers et Gioia Tauro, à l'extrême sud de l'Italie, via Bruxelles, Luxembourg, Lyon et

Turin, avec une autre branche allant vers Valence, en Espagne, les gestionnaires d'infrastructure belge (SNCB), luxembourgeois (CFL), français (SNCF/RFF), italien (FS) et espagnol (RENFE) relevaient en fait le défi lancé moins d'un an plus tôt par la Commission européenne. En effet, après la publication de son Livre Blanc de 1996 qui suggérait l'idée des "freightways" ("corridors"),

c'est-à-dire l'idée de sillons de fret ouverts à toute entreprise ferroviaire titulaire d'une licence, la Commission européenne lançait le concept en mai 1997 dans une communication spécifique aux corridors.

## Autoroute ferroviaire

"BELIFRET est le premier freightway à offrir au client des sillons internationaux immédiatement disponibles et un suivi des trains en temps réel, grâce au guichet unique qui gère un site Internet ([www.belifret.lu](http://www.belifret.lu))", explique Jean-Claude Lermusiaux, membre du comité de pilotage BELIFRET et chargé des corridors au CA Réseau.

BELIFRET est en effet géré par un comité de pilotage qui prévoit la mise à disposition d'infrastructures pour le transport international (directive européenne 91/440).

## Guichet unique

En créant BELIFRET, les gestionnaires d'infrastructure impliqués misent sur une meilleure coopération entre sociétés nationales. L'objectif est avant tout d'améliorer l'offre. BELIFRET suit deux grands principes énoncés dans le Livre Blanc: des passages aux frontières facilités et un "guichet unique" propre à chaque corridor. La gestion des sillons du départ jusqu'à l'arrivée est confiée à un tel guichet ("one-stop-shop") qui collecte également la totalité des droits d'utilisation. Une vitesse minimale est garantie et le suivi des trains par Internet est prévu.

Les entreprises ferroviaires qui sont les "clientes" de cette agence installée à Luxembourg se chargent, chacune dans son secteur d'activité, de commercialiser les trains.

## En Belgique

Dans notre pays, c'est B-Cargo qui conclut les contrats pour l'utilisation du corridor de fret au nom de toutes les entreprises ferroviaires européennes concernées. C'est à lui que s'adressent les clients "general cargo" belges. B-Cargo est leur seul interlocuteur.

"Entre Anvers et Lyon, le Belitalia profite sur BELIFRET d'un concept de management plus moderne que celui dont bénéficie l'Interdelta", explique Eric Peetermans, responsable des opérateurs intermodaux et des freightways

chez B-Cargo. "Sur BELIFRET, les trains effectuent le trajet Gand-Milan en 24 heures et 14 minutes, soit une vitesse commerciale de 55 km/h et un gain de temps d'environ trois heures. Ce gain est notamment dû à la disparition des arrêts au passage des frontières. BELIFRET répond au souhait de la Commission européenne d'accélérer le transport ferroviaire."

## Réseau transeuropéen

Depuis la création de BELIFRET, d'autres corridors internationaux ont été développés sur le continent. Citons le corridor Nord-Sud qui relie trois axes: Rotterdam-Gioia Tauro, Rotterdam-Vienne et Hambourg-Brindisi. Depuis janvier 1999, une extension de ce corridor Nord-Sud est disponible vers la Scandinavie sous le nom de Scanway. Il faut ajouter le corridor Est-Ouest de Glasgow à Sopron (Hongrie), qui propose des liaisons vers Le Havre et Strasbourg.

Parmi ces liaisons ferroviaires transeuropéennes, BELIFRET est celle qui connaît le plus grand succès. Elle est en effet la seule qui attire des circulations régulières.

Le corridor BELIFRET joue donc un rôle de pionnier dans le cadre du projet de la Commission européenne, adopté en décembre 1999 par le Conseil des ministres européens du Transport, visant à créer un réseau transeuropéen ferroviaire de fret (RETFE). Il est idéalement positionné pour être le premier maillon de ce réseau.

## Convention "Fret"

Pour le monde ferroviaire, l'expérience accumulée par BELIFRET profite à l'ensemble du transport de marchandises par rail. Car l'harmonisation réalisée pour BELIFRET entre la Belgique, le Luxembourg et la France, a débouché sur la signature par SNCF Fret, B-Cargo et CFL Transport Rail, en novembre 1999, d'une Convention "Fret" appliquée depuis le 10 janvier 2000. Concrètement, cette Convention permet à tous les trains de marchandises de franchir les frontières communes entre les trois pays sans formalité administrative et sans contrôle technique, et par conséquent, d'augmenter leur vitesse commerciale. Pour ce faire, la SNCB, la SNCF et les CFL ont harmonisé diverses règles de sécurité jusqu'à alors propres à chaque réseau et se sont ainsi dotés, pour l'ensemble des

trains qu'elles s'échangent, des outils nécessaires à l'interpénétration: un seul bulletin de freinage et de composition valable sur tout l'itinéraire; les mêmes lanternes en queue du train; les mêmes conditions de composition et de freinage par catégorie de train, sous forme de "profils".

A l'exception des inévitables changements de locomotive (par exemple de type monocourant) ou de contrôles bien spécifiques (tels que pour certains transports exceptionnels...), elles sont donc à même de supprimer, dans de nombreux cas, tout arrêt aux frontières.

## La SNCB adopte l'ETCS

Au printemps dernier, le Conseil d'Administration adoptait un plan d'équipement prévoyant le déploiement progressif sur le réseau belge du système européen ETCS (European Train Control System ou "Système européen de contrôle-commande des trains").

Ce plan, qui représente pour la SNCB un investissement de 13,3 milliards, à prévoir dans le programme d'investissements 2001-2010, permettra d'accroître encore le niveau de sécurité tout en contribuant à l'interopérabilité avec les réseaux voisins grâce à un système de contrôle-commande similaire à ceux qui équiperont ces réseaux.

### Interpénétration des trains

Accès ou transit de trains sur un réseau étranger.

### Freightway

Un freightway ou corridor est une organisation qui, sur un axe ferroviaire international, présente trois caractéristiques principales destinées à augmenter la vitesse commerciale des trains: l'élimination des obstacles administratifs, la simplification du passage des frontières techniques et la réduction des formalités lors de l'entrée dans un autre pays. Le freightway ou corridor est donc une véritable "autoroute ferroviaire pour marchandises".

### BELIFRET

Belifret est un accord de collaboration signé en novembre 1997 par les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire belge (SNCB), luxembourgeois (CFL), français (SNCF/FF), italien (FS) et espagnol (RENFE) pour la création d'un corridor entre Anvers et Gioia Tauro, à l'extrême sud de l'Italie, via Luxembourg, Lyon et Turin, avec une autre branche, desservant Valencia en Espagne. Le nom BELIFRET signifie Belgique-Espagne-Luxembourg-Italie-France-FRET

# Orientation bibliographique

## **La restructuration des chemins de fer en Europe**

Conférence européenne des Ministres des Transports (CEMT), 1998.  
(Centre Documentation – doc n°4519 à consulter sur place)

Avis n°10R/1999 du CA Réseau:

## **Règlement du Gestionnaire de l'Infrastructure ferroviaire. Cahier des charges du personnel des utilisateurs de l'infrastructure**

Livre 3 - Fascicule 11 (RGIF 3.11)

## **L'avenir est sur les rails**

Eurinfo n°241, décembre 1999-janvier 2000, pp.11-12.  
(Centre Documentation – Diane: doc n°32286)

## **Definitieve verplichting in 2004. Witboek Europese Commissie (II)**

Outbound Logistics - Magazine voor het management van informatie -  
en goederenstromen (Duo-Magazine van Business Logistics) nr. 2,  
janvier-février 1999, pp. 14-16.  
(Centre Documentation – Diane: doc n°30359)

M. Kopecky

## **Le nouveau paysage ferroviaire européen**

dans Transports n°398, novembre-décembre 1999, pp. 392-416.  
(Centre Documentation – Diane: doc n°32503)

J. Drew

## **Railways and their Suppliers. The challenge of globalisation beyond 2000**

Automotive World Report, 1999.  
(Centre Documentation)

Ch. Keseljevic

## **Un paradoxe ferroviaire: les relations intra-européennes**

dans le Rail n°78, décembre 1999, pp. 34-38.  
(Centre Documentation – Diane : doc n°32466)

M. Kopecky

## **Déréglementation ferroviaire et politique de l'Union européenne**

dans Transports n°390, juillet-août 1998, pp. 251-267.  
(Centre Documentation – Diane: doc n°23420)

M. Kopecky

## **L'interopérabilité ferroviaire**

dans Transports n°386, novembre-décembre 1997, pp. 432-437.  
(Centre Documentation – Diane: doc n°20272)

M. Chlastacz – J.-P. Masse – Ch. Bourdoiseau – M. Garicoix

## **Quinze réseaux au banc d'essai**

dans La Vie du Rail n°2530, 1996 pp. 12-20.  
(Centre Documentation – Diane: doc n°13129)

## LA SNCB VEUT PRÉVENIR LES ACTES DE MALVEILLANCE

*De nouveaux efforts vont être consentis pour sécuriser davantage les installations contre les actes de vandalisme. L'entreprise va y consacrer 100 millions de francs*

Le 18 avril dernier, Antonio Mastronardi, conducteur du dépôt de Charleroi perdait la vie aux commandes de son train, dans la collision de deux trains. Ce dramatique accident provoqué par le geste irréfléchi de trois jeunes enfants démontrait qu'une attention encore plus soutenue devait être accordée à la sécurité de nos collaborateurs et de nos clients du fait de certaines évolutions récentes dans la vie sociale.

### Premières mesures

C'est la raison pour laquelle le Conseil d'administration a décidé de consacrer, dans le budget d'investissements 2000, 100 millions de francs (2,48 millions d'euro) à la sécurisation des installations contre les actes de vandalisme et de malveillance. Une première liste de zones sensibles a été dressée sur base des relevés effectués par les directeurs de districts et des

informations recueillies par le biais des rapports d'accident et d'incident.

Dans les zones sensibles identifiées dans cet inventaire, les investissements consentis doivent notamment permettre la pose de clôtures, la rehausse ou le prolongement par des grillages des parapets ou garde-corps des ponts. Certains des travaux prévus pourraient être entamés dès la fin de cette année. Le calendrier des autres mesures est, lui, fonction de l'obtention de permis de bâtir, ce qui peut prendre davantage de temps.

### Autres propositions

Plusieurs autres améliorations susceptibles d'accroître à moyen et long termes la sécurité ont été suggérées lors des réunions de la Commission Nationale PPT et devraient être analysées plus en profondeur. Ces propositions concernent notamment :

- l'optimisation des liaisons sol-train. A noter que l'adoption du GSM-R permettra dans une large mesure d'améliorer la situation ;
- le renforcement de la fréquence des visites par le personnel du Service Interne de Gardiennage (B-Security) ;
- l'utilisation de procédures spécifiques par les dispatchers, en cas de présence illicite dans les voies ou leurs abords ;
- le ramassage systématique des matériaux tant lors des travaux par entreprise que pour ceux effectués en régie et le suivi de ce ramassage, entre autres, par les conseillers en prévention lors de leurs visites des lieux de travail ;

- la sensibilisation de l'ensemble du personnel à l'importance de signaler les situations insécurisantes (généralisation de l'utilisation du registre de sécurité par l'ensemble des unités) ;

- la démolition des bâtiments inutiles pour l'exploitation du réseau.

### A l'avenir

Le Conseil a aussi approuvé d'autres mesures qui seront proposées, pour accord, à la Ministre de la Mobilité et des Transports, car dans ce cas, une adaptation du contrat de gestion s'avère nécessaire. Ces mesures portent sur :

- une extension du cadre du personnel de B Security (service interne de gardiennage), à savoir 91 postes supplémentaires. Il est proposé aussi que tous les membres de ce service deviennent des agents mandatés ;

- la création de 15 postes supplémentaires pour la mise en place de brigades fixes et mobiles appelées à intervenir dans les gares et dans les trains ;
- la nécessité d'équiper les installations de caméras, de sonorisation, de bornes d'alarme ou d'un meilleur éclairage. Une quinzaine de centres de télésurveillance pourraient être créés et nécessiteraient le recrutement d'environ 200 agents supplémentaires.

Il sera procédé, à moyen terme, à l'analyse de l'efficacité des premières mesures décidées, avant de poursuivre d'autres démarches complémentaires.

A bright sun in a blue sky above a snowy landscape with tracks in the snow.

Au sommaire du prochain numéro !

Grand dossier  
Télécommunications  
Télécoms

Sortie décembre 2000