

ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

RESTRICTED

S/C/W/61

28 octobre 1998

(98-4222)

Conseil du commerce des services

SERVICES DE TRANSPORTS TERRESTRES

PARTIE II – SERVICES DE TRANSPORTS FERROVIAIRES

Note d'information du Secrétariat

I. INTRODUCTION

1. La présente note a été établie à la demande du Conseil du commerce des services. Elle contient des informations générales sur les services de transports ferroviaires qui seront examinées dans le cadre du programme d'échange d'informations du Conseil. Elle contient aussi des informations de base sur le commerce de ces services, mais elle ne doit pas être considérée comme exhaustive.

2. Pour plus de détails concernant la concurrence intermodale et les travaux antérieurs réalisés au cours du Cycle d'Uruguay sur l'ensemble des transports terrestres et sur la jurisprudence du GATT susceptible d'être applicable aux transports ferroviaires, il convient de se référer au document S/C/W/60.

3. Les transports ferroviaires sont décrits dans le document MTN.GNS/W/120 comme comportant cinq sous-catégories: transports de voyageurs, transports de marchandises, services de poussage et de remorquage, maintenance et réparation du matériel de transports ferroviaires, services annexes des transports ferroviaires. Pour permettre l'étude de ces sous-secteurs, la présente note est organisée de la manière suivante: la partie II donne un aperçu des caractéristiques économiques commerciales et réglementaires du secteur. La partie III examine l'adéquation de la nomenclature en vigueur. La partie IV analyse les engagements et la partie V cite des sources additionnelles d'information.

II. APERÇU DES CARACTÉRISTIQUES ÉCONOMIQUES COMMERCIALES ET RÉGLEMENTAIRES DES TRANSPORTS FERROVIAIRES

4. Créées et exploitées au XIX^e siècle comme des entreprises privées en concurrence, même si elles bénéficiaient déjà d'un réel soutien public (attribution de terrains en bordure des lignes en construction aux États-Unis, financement des infrastructures), les entreprises de chemin de fer se sont progressivement regroupées au début du XX^e siècle et ont très souvent été nationalisées notamment parce que l'émergence du transport routier de marchandises et du transport individuel de passagers par automobiles avait rendu ces réseaux de chemin de fer structurellement et massivement déficitaires. Dans les empires coloniaux, c'est le plus souvent la puissance publique qui a directement créé et pris en main l'entreprise de chemin de fer. Enfin les systèmes de transports ferroviaires urbains, les métros (qui sont inclus dans la définition CPC-W/120 du transport ferroviaire) ont pour la plupart également été créés, financés et gérés d'emblée par la puissance publique et en particulier par les autorités locales, compte tenu là encore de la lourdeur des coûts d'investissement et du caractère généralement non rentable de tels réseaux.

5. On est arrivé ainsi à un modèle "classique" de monopole public (mais non universel, puisque par exemple aux États-Unis les compagnies de transport de fret n'ont jamais été nationalisées), modèle d'organisation qui demeure largement prédominant. Ce modèle n'a commencé à évoluer qu'à partir des années 80 sous la pression des mouvements de déréglementation, de privatisation et d'attribution de concessions d'une part impulsés par les autorités de certains pays développés et d'autre part encouragés par la Banque mondiale dans les pays en voie de développement et dans les pays en transition. Le très faible niveau des engagements en matière de transports ferroviaires (voir infra-paragraphes 42 à 49) tient certainement largement à la difficulté d'intégrer les concepts de libéralisation multilatérale de l'AGCS dans ce cadre classique.

6. Dans ce schéma les transports ferroviaires apparaissent donc comme un monopole naturel avec des coûts d'infrastructures élevés, des indivisibilités et de fortes externalités. Compte tenu de ces caractéristiques les pouvoirs publics ont établi des contrôles sur l'entrée, la sortie, la technologie, les pratiques opérationnelles, la composition du capital, les prix, les fréquences, la structure financière et les méthodes de comptabilité.¹ L'entreprise est de ce fait intégrée verticalement; une seule entité gérant à la fois l'infrastructure, l'exploitation et la commercialisation. L'organisation est axée sur la production, centralisée et fortement hiérarchisée ce qui suscite en contrepartie un fort taux de syndicalisation. La propriété de cette entreprise peut être publique (c'était le cas en Europe, en Amérique latine en Afrique et le plus souvent en Asie) mais également privée (Nouvelle-Zélande, États-Unis, Japon pour certaines compagnies), son champ géographique peut être national ou régional (Japon, États-Unis) avec des variantes possibles sur des monopoles sectoriels (les passagers aux États-Unis, le fret au Japon) ou régionaux (les passagers au Japon) pouvant parfois se concurrencer (le fret aux États-Unis ou plusieurs compagnies dédiées uniquement au fret peuvent se concurrencer sur les mêmes lignes). L'avantage traditionnellement reconnu à ce modèle d'intégration verticale est sa capacité à planifier, ses inconvénients relevés par la littérature sont le manque de réactivité par rapport au marché, des décisions d'investissement parfois contestables, l'absence d'incitation à maîtriser les coûts et de mauvaises performances financières.

7. La croissance du transport routier de marchandises et de passagers, et dans une moindre mesure du transport aérien de passagers, a conduit, à partir des années 70 au moins, à une érosion considérable de la part relative des chemins de fer. Ainsi, pour prendre un exemple, la part des chemins de fer en voyageurs/kilomètres dans l'Union européenne est passée de 10,3 pour cent en 1970 à 8,5 pour cent en 1980 et à 6,2 pour cent en 1994 tandis que celle de l'automobile passait dans le même temps de 75,1 à 79,7 pour cent et celle de l'avion de 2,1 à 5,8 pour cent. Le renouveau du trafic voyageurs dû aux trains à grande vitesse n'a fait que freiner cette tendance sans parvenir à l'inverser. Le développement futur de ces trains rapides reste suspendu au financement des investissements nécessaires à la construction de nouvelles lignes, financement qui s'avère plus que problématique même lorsque l'on tente de recourir au secteur privé (voir les difficultés de financement du segment Folkestone-Londres de l'Eurostar ou les problèmes de bouclage des financements privés pour les projets de TGV au Texas, en Floride ou en Australie).

8. Cette tendance à la dégradation est encore plus accentuée en ce qui concerne les marchandises où la part intermodale du rail en tonnes/kilomètres est passée dans la Communauté européenne de 31,7 pour cent en 1970 à 24,9 pour cent en 1980, à 18,9 pour cent en 1990 et à 14,9 pour cent en 1994 tandis que la part de la route passait de 48,9 pour cent à 71,9 pour cent. Cette évolution en tendance est universelle mais est inégalement accentuée selon les pays, le rapport intermodal initial et la structure des réseaux. Ainsi aux États-Unis le rail l'emporte encore largement en volume (40,9 pour

¹ Sur l'évolution des structures juridico-économiques des entreprises ferroviaires, voir de manière plus détaillée: "Transport ferroviaire: structure, réglementation et politique de la concurrence", DAFPE /CLP(98)1, 10 février 1998, extrait de la table ronde tenue à l'OCDE sur ce sujet et "Restructuring Regulation of the Rail Industry for the Public Interest" par Ioannis N. Kessides et Robert D. Willig, 28 août 1995, documents de travail de la Banque mondiale, Département du développement du secteur privé.

cent en 1995) sur la route (28,9 pour cent) mais en tendance sa croissance est bien moindre que celle de la route (1970-1995: rail: +70,6 pour cent, route: +123,4 pour cent).

9. Cette évolution est encore plus accentuée en terme de valeur car la nature des biens transportés a évolué vers une plus grande proportion de biens légers, d'une forte valeur unitaire et nécessitant des livraisons rapides. Les chemins de fer se sont donc vus progressivement réduits à n'assurer essentiellement que des trafics de vrac et de pondéreux et tentent depuis le début de la conteneurisation aux États-Unis, et plus tardivement en Europe, de reconquérir des trafics à forte valeur ajoutée par l'instauration de corridors de fret transnationaux pour des trains complets de containers (du type Gioia Tauro–Anvers) avec date d'arrivée garantie et traçage informatique de la marchandise.

10. Le développement du transport combiné et plus encore du feroutage reste encore très marginal et étroitement dépendant des subventions ou le cas échéant des mesures restrictives de transit des pouvoirs publics qui voient dans les chemins de fer une alternative écologique et énergétique à la congestion croissante des principaux axes routiers.

11. Dans les pays en voie de développement les chemins de fer revêtent une importance particulière parce qu'ils constituent le principal moyen de transport de passagers de masse et ce à un prix accessible à la majorité de la population. Cela explique qu'à elle seule la Chine représente en 1995 18 pour cent des passagers/kilomètres transportés dans le monde et l'Inde 18 pour cent (à titre de comparaison: Communauté européenne à 15: 14 pour cent, Russie: 9 pour cent, États-Unis: 1 pour cent). Les entreprises ferroviaires de ces pays subissent également la concurrence des transports routiers et les difficultés liées au financement de l'entretien et de la rénovation des infrastructures et du matériel roulant.²

12. Une étude réalisée par la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe en 1990 "les transports ferroviaires européens des années 90" (Trans/SC2/172) donne une assez bonne idée de l'équilibre économique du secteur à l'orée de la décennie. En moyenne 50 pour cent de la longueur du réseau et 50 pour cent des gares traitent 90 pour cent du trafic, les secteurs contribuant négativement aux résultats sont pour les passagers: les transports suburbains et les trains lents (trains locaux ou régionaux), et pour les marchandises les paquets, les wagons individuels et le feroutage ("autoroute roulantes"), tandis que les secteurs contribuant positivement aux résultats sont pour les passagers les trains à grande vitesse, les express interurbains quotidiens et pour les marchandises les trains complets bénéficiant de contrats à long terme et les trains complets de remorques et de containers.

13. Des calculs répétés de comptabilité analytique ont même montré que la contribution de l'activité passagers ne faisait au mieux qu'excéder les coûts marginaux tandis que l'activité marchandises était, elle, susceptible de dégager un profit net. Cette structure trouve une confirmation aux États-Unis où les compagnies de fret sont privées et généralement rentables mais où le trafic de passagers est assuré par une grande compagnie publique Amtrak, subventionnée à hauteur de 21 pour cent (1991) et 12 compagnies privées sous concession financées publiquement à hauteur de 40 à 60 pour cent.³ De ces chiffres, il ressort également que des activités considérées comme essentielles par les pouvoirs publics et porteuses d'externalités économiques telles que les transports de banlieues

² Pour une vue générale des problèmes rencontrés par les entreprises ferroviaires dans les pays en voie de développement, voir notamment "Railways Project, Lessons and Practices", septembre 1993, Banque mondiale, Département des évaluations des opérations "Designing Major Policy Reform, Lessons from the Transport Sector", par Ian G. Heggie, avril 1991, World Bank discussion paper n°115 et "Principaux problèmes de transports dans les pays en développement durant la troisième décennie des Nations Unies pour le développement 1981-1990", ST/ESA/117, avril 1982, Nations Unies - Département des affaires économiques et sociales internationales.

³ Voir la note de référence de la table ronde OCDE DAFPE CLP (98)1 *op. cit.*

sont structurellement déficitaires (le Japon, de par ses fortes concentrations urbaines et les activités immobilières des compagnies constituant cependant un contre exemple à cet égard). Il ressort également que la moitié du réseau et des gares ne traite que 10 pour cent du trafic et que leur maintien tient plus à des considérations d'aménagement du territoire et de service universel qu'à des considérations économiques. Il est d'ailleurs symptomatique de constater que les projets menés sous l'égide de la Banque mondiale comporte quasi systématiquement un volet de fermeture de lignes particulièrement non rentables.

14. L'ensemble de ces caractéristiques se traduit clairement dans les comptes des entreprises ferroviaires: parmi les membres de la CEENU les revenus de la vente de transport (passagers et marchandises) ne représentaient qu'entre 20 et 70 pour cent des revenus de ces entreprises avec une moyenne de 50 pour cent, le reste étant couvert par des compensations de services publics et de retraite, des subventions et la couverture résiduelle du déficit par l'État. Du côté des coûts, les coûts de personnel y compris les contributions sociales représentaient entre 48 et 77 pour cent des coûts avec une valeur médiane de 55 pour cent. Ce ratio est en déclin du fait de la réduction progressive du personnel employé. Enfin la dette accumulée pour le financement des investissements se traduisait par des coût financiers de l'ordre de 5 pour cent des coûts opérationnels, chiffre qui n'a fait que croître depuis.

15. Cette structure économique déséquilibrée est encore plus prononcée dans le cas des transports ferroviaires urbains. cela est dû notamment au coût des infrastructures et de leur amortissement. Ainsi en 1989 la construction d'un kilomètre de ligne en surface revenait en moyenne à 20-25 millions de dollars et celle d'un kilomètre de ligne en tunnel de 85 à 105 millions de dollars.⁴ Cela explique aussi qu'à ce jour seules 93 villes dans le monde soient dotées d'un tel système de transport (29 dans la Communauté européenne, 14 aux États-Unis, neuf au Japon, quatre dans les pays d'Europe Centrale et orientale, quatre en Chine).⁵ Le tableau ci-après, extrait d'une étude de la Banque mondiale⁶ donne pour un échantillon représentatif de villes de pays en voie de développement et de pays développés une idée de la structure des comptes des compagnies de transports ferroviaires urbains. Il apparaît en particulier (voir avant-dernière colonne) qu'aucune de ces compagnies ne couvre par ses recettes d'exploitation ses coûts totaux et que, d'une manière générale, ce ratio se situe plutôt entre 20 et 40 pour cent, quelque soit la taille du métro considéré et les choix techniques faits. On peut noter également que des métros anciens, dont la construction des lignes est théoriquement amortie depuis longtemps, ne sont pas non plus rentables.

⁴ Source: "L'amélioration des transports urbains, notamment dans les pays en voie de développement", Nations Unies ST/ESA/210, 1989.

⁵ Source: "World Passenger Transport", mars-avril 1998, Communautés Européennes, DGVIII-1 (RD).

⁶ "Urban Transit System: Guidelines for Examining Options" par Alan Armstrong Wright, World Bank technical papers n°52, mai 1986, cité dans "L'amélioration des transports urbains, notamment dans les pays en voie de développement", Nations Unies ST/ESA/210, 1989.

Tableau 1: Desserte par rail: comparaison entre plusieurs villes, 1983^a

| Ville | Type de réseau | Longueur de lignes (km) | Pourcentage en souterrain | Nombre total de stations | Passagers par an (millions) | Coût d'exploit-tation annuel (millions de dollars EU, 1983) ^c | Coût annuel (y ompris invest.) (millions de dollars EU, 1983) ^d | Recettes annuelles d'exploitation (millions de dollars EU, 1983) ^a | Tarif (5 km) (dollars EU) | Rapport recettes d'exploitation/ coût total (y compris invest. Annuel) ^d | Coût total par passager/km (dollars EU, 1983) ^{d, f} |
|----------------|-----------------|-------------------------|---------------------------|--------------------------|-----------------------------|--|--|---|---------------------------|---|---|
| Caracas | Métro | 12,3 | 90 | 14 | 80,6 | 33,34 | 120,28 | 42,16 | 0,47 | 0,35 | 0,332 |
| Santiago | Métro | 25,6 | 81 | 35 | 109,0 | 15,32 | 76,89 | 20,31 | 0,18 | 0,26 | 0,136 |
| Sao Paulo | Métro | 25,0 | 70 | 26 | 347,0 | 67,15 | 210,54 | 40,68 | 0,07 | 0,19 | 0,081 |
| Tunis | Train suburbain | 26,0 | 0 | 20 | 24,0 | 7,55 | 11,41 | 4,05 | 0,20 | 0,36 | 0,044 |
| Adélaïde | Train suburbain | 152,1 | 0 | 93 | 12,9 | 31,70 | 51,88 | 4,29 | 0,54 | 0,08 | 0,538 |
| Baltimore | Métro | 12,8 | 56 | 9 | 7,8 | 99,20 | 147,33 | 48,10 | 0,75 | 0,33 | 2,518 |
| Berlin (ouest) | Métro | 100,8 | 100 | 114 | 346,2 | 126,44 | 498,15 | 104,05 | 0,78 | 0,21 | 0,228 |
| Calgary | VLR* | 12,5 | 10 | 8 | 11,9 | 5,44 | 15,43 | .. | 0,81 | .. | 0,146 |
| Chicago | Métro | 395,8 | 9 | 143 | 149,7 | 101,50 | 388,79 | 61,30 | 0,90 | 0,16 | 0,221 |
| Hong Kong | Métro | 26,1 | 77 | 25 | 412,0 | 60,96 | 152,06 | 132,27 | 0,06 | 0,87 | 0,049 |
| Londres | Métro | 388,0 | 42 | 247 | 563,0 | 440,08 | 1 094,58 | 440,99 | 0,51 | 0,40 | 0,259 |
| Montréal | Métro | 50,3 | 100 | 57 | 199,9 | 92,53 | 180,38 | 31,68 | 0,69 | 0,18 | 0,141 |
| Nagoya | Train suburbain | 544,5 | 0 | 369 | 379,8 | 189,34 | 224,78 | 261,43 | .. | 1,16 | 0,032 |
| Nagoya ville | Métro | 57,5 | 96 | 59 | 330,0 | 127,09 | 326,43 | 158,73 | 0,72 | 0,49 | 0,432 |
| New York | Métro | 370,0 | 60 | 465 | 992,6 | 1 100,00 | 4 750,99 | 955,34 | 0,90 | 0,20 | 0,480 |
| Osaka | Métro | 90,9 | 89 | 74 | 856,6 | 414,37 | 780,32 | 416,49 | 0,72 | 0,53 | 0,182 |
| San Diego | VLR* | 25,6 | 0 | 18 | 4,7 | 5,30 | 14,86 | 4,34 | 0,50 | 0,29 | 0,524 |
| San Francisco | Métro | 113,6 | 28 | 34 | 55,5 | 128,20 | 401,66 | 69,80 | 0,60 | 0,17 | 0,341 |

^a Les deux points (..) signifient que les chiffres manquent ou ne sont pas cités à part.

^b La capacité maximale est le nombre maximal de voyageurs qui peuvent être transportés en sécurité, très entassés mais sans trop d'inconfort.

^c Non compris l'amortissement ni le service des intérêts.

^d Y compris les frais d'exploitation, l'amortissement et le service des intérêts. Aux fins de comparaison, on a appliqué une formule uniforme de calcul de l'amortissement et du service des intérêts pour obtenir le coût total.

^e Y compris la recette du transport et les recettes de publicité, mais non compris les subventions.

^f Le nombre de passagers/km, lorsqu'il n'a pas été indiqué dans la réponse à l'enquête, a été calculé en postulant un trajet moyen de 7,5 kilomètres.

* Véhicule léger sur rail.

Source: Alan Armstrong-Wright, "Urban Transit System: Guidelines for Examining Options", World Bank technical paper, n° 52, mai 1986.

16. Confrontés à la charge croissante des déficits les pouvoirs publics ont essayé, à partir de la fin des années 70, de faire évoluer le modèle ferroviaire traditionnel. Cela s'est traduit en premier lieu par l'attribution de la liberté tarifaire (par exemple aux États-Unis par l'autorisation de la passation de contrats confidentiels avec les chargeurs: 1976 Railroad Revitalization and Regulatory Reform Act et 1980 Staggers Act), puis souvent par la création de divisions spécialisées (fret voyageurs, longue distance, voyageurs régionaux, maintenance) en centres de profit ayant chacun la responsabilité de sa politique commerciale et partageant avec les autres divisions les charges communes sur la base d'une comptabilité analytique (typiquement l'organisation de British Railways de 1980 à 1994). En parallèle à cette évolution on a vu se développer un souci d'identification plus claire des contraintes de services publics et un consensus s'est dégagé⁷ pour faire financer ces contraintes de dessertes et de fréquence d'une manière claire et individualisée par la collectivité publique et en particulier par les autorités locales ou régionales. Selon les pays ce financement a pu prendre la forme de concessions ou de contrats de plans avec l'opérateur unique.

17. Dans un troisième temps, un nouveau modèle consistant à séparer les activités d'exploitation de celles de gestion et de maintenance des infrastructures a progressivement commencé à s'imposer. L'inspiration théorique de ce modèle est similaire à celle des secteurs des télécommunications, de l'électricité et du gaz. Dans le cas particulier des chemins de fer l'idée était que même si les coûts d'infrastructures étaient irrécupérables, les gains d'efficacité générés par la séparation des activités d'exploitation/traction, ainsi débarrassées de ce boulet financier, méritaient à eux seuls pour l'État de passer par pertes et profits la dette générée par les investissements en infrastructures. Ce modèle a notamment été imposé dans la Communauté européenne par la Directive 91/440/CEE⁸ et s'est doublé dans ce cas particulier d'un effort de libéralisation intracommunautaire du trafic. Cette amorce de libéralisation internationale du trafic ferroviaire, qui constitue une première mondiale, mérite une description relativement détaillée.

18. La Directive 91/440/CEE reconnaît en effet un droit d'accès et de transit pour les "regroupements internationaux" (de deux ou plusieurs compagnies de chemins de fer d'États Membres) dans les États Membres où sont établies les entreprises ferroviaires qui les constituent ainsi que des droits de transit dans les autres États Membres pour les prestations de services de transports internationaux entre les États Membres où sont établies les entreprises constituant ces regroupements. De plus, les entreprises ferroviaires individuelles (hors transports urbains, suburbains et régionaux) se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, à l'infrastructure des autres États Membres pour l'exploitation de services de transports combinés internationaux de marchandises. Des directives ultérieures ont défini le régime des licences à obtenir pour pouvoir être qualifié d'entreprises ferroviaires au sens de la Directive 91/440 (Directive 95/18 du 19 juin 1995⁹) et les critères de répartition non discriminatoire des capacités d'infrastructures et de perception des redevances (Directive 95/19 du 19 juin 1995¹⁰).

19. Ces réglementations sont trop récentes pour qu'on puisse complètement en évaluer l'impact. Toutefois, à en juger par les initiatives commerciales qui ont immédiatement suivi, cet impact apparaît considérable. Certains États Membres ont eu une interprétation stricte de la directive et ont mis sur pied des sillons réservés aux seuls regroupements de compagnies nationales baptisées "freightways".

⁷ Voir par exemple le Règlement CEE n°1192/69 du 26 juin 1969 et la législation subséquente et Ioannis N. Kessides et Robert D. Willig "Restructuring Regulation of the Rail Industry for Public Interest", World Bank, WPS1506, 1997.

⁸ JOCE n° L 237, 24 août 1991.

⁹ JOCE n° L 143, 27 juin 1995.

¹⁰ JOCE n° L 143, 27 juin 1995, il convient de relever que cette directive comme la directive sur les licences exclut également de son champ les services de navette transmanche.

Ainsi les 17 sillons Anvers Lyon avec prolongement sur Marseille et Barcelone d'une part et sur Turin-Gênes-Milan-La Spezia-Giaoa Tauro d'autre part, mis en place en 1997-98 par Interdelta/Belitalia, un regroupement des compagnies ferroviaires belge, française, italienne, espagnole et luxembourgeoise.

20. D'autres États membres (Allemagne, Pays-Bas, Autriche et Italie auxquels s'est associée pour la circonstance la Suisse) sont allés au-delà de la directive et ont mis en place trois corridors de fret entre l'Allemagne, les Pays-Bas et à terme la Scandinavie d'une part et l'Autriche d'autre part, baptisés cette fois "freeways" car ouverts non seulement aux opérateurs nationaux mais aussi à tout opérateur ferroviaire reconnu au sens de la Directive 95/18. On pourrait également qualifier de "freeway" les deux sillons transmanche créés par la SNCF, entreprise ferroviaire française en association avec l'opérateur privé britannique EWS, filiale de la société américaine Wisconsin, mais ces sillons échappent, au moins partiellement, au champ d'application des directives. D'ores et déjà des armateurs, l'Américain Sealand, le britannique P and O et le néerlandais Nedlloyd, se sont associés avec les chemins de fer hollandais NS pour créer la société ERS (European Rail services) qui exploite des trains sur ces freeways. NDX qui associe la Deutsche Bahn, la NS et la société mère de Sealand, la société américaine CSX, constitue un autre exemple de ces regroupements internationaux. Enfin la Deutsche Bahn et NS cargo ont fusionné au printemps 1998 leurs activités cargo au sein d'une société transnationale "Rail Cargo Europe".

21. La Commission des Communautés européennes dans deux livres blancs successifs du 30 juillet 1996¹¹ et 29 mai 1997¹² a proposé d'étendre des droits d'accès à tous les services de fret et aux services internationaux de passagers. Elle a également proposé que les "freeways", qui resteraient basées sur des arrangements volontaires entre réseaux d'infrastructures, soient ouvertes à tous les opérateurs licenciés et puissent pratiquer des trafics de cabotage (dont l'ouverture serait partielle et effectuée selon un calendrier échelonné). Enfin elle a proposé que les terminaux de fret fasse l'objet d'un accès loyal, égal et non discriminatoire pour tous les opérateurs de transport ferroviaire, de transports routiers et de transport fluvial. Ces propositions se heurtent à ce stade à une forte opposition de certains États Membres ainsi que des syndicats.

22. Dans plusieurs États Membres l'accès a été plus largement ouvert que celui prévu pour la Directive 91/440 et anticipe les propositions de la Commission puisqu'il couvre des services nationaux. Ainsi en Allemagne où un libre accès pour le fret a été institué (mais sous réserve de réciprocité pour les opérateurs étrangers), au Royaume-Uni où un libre accès pour le fret a également été instauré et aux Pays-Bas où ce libre accès s'étend aux services de voyageurs. Malgré ces dispositions, une nouvelle concurrence peine à émerger. Ainsi le niveau des redevances et leur mode de calcul auraient découragé les nouveaux entrants en Allemagne qui se limitent à quelques opérateurs de fret.¹³ Bien que l'accès soit pour l'instant gratuit aux Pays-Bas, seuls quelques opérateurs de fret ont là aussi émergé ainsi qu'un opérateur passagers ("lovers rail") contrôlé par des intérêts français; de même, enfin, au Royaume-Uni où seuls deux opérateurs de fret sont apparus, dont l'un a été racheté par la suite par l'opérateur principal. On peut essayer d'expliquer cette situation sans même évoquer les réticences, voire l'obstruction des gestionnaires d'infrastructure vis-à-vis des nouveaux entrants pour les demandes de sillons et les offres de prix: force est de constater que ces négociations et l'identification technique des sillons disponibles sont extrêmement complexes.

¹¹ COM(96)421 final.

¹² COM (97)242 final.

¹³ Voir le document de l'OCDE DAF/CLP(98)1 et H. Link "Access Pricing in the German Railways System" document présenté à la cinquième Conférence internationale sur la concurrence et les participations dans les transports terrestres de voyageurs (Leeds, 27-30 mai 1997).

23. Ce type de droit d'accès existe aussi et même de façon antérieure sur le seul plan national aux États-Unis où Amtrak ne possède en propre que 450 miles de voies mais accède moyennant redevances aux 24 000 autres miles du réseau américain détenus par des compagnies privées de fret. Ce droit d'accès existe également entre compagnies privées de fret puisque le Surface Transportation Board, agence héritière de l'Interstate Commerce Commission, impose, dans le cadre de la politique de la concurrence, aux compagnies détenant des voies, l'accès à ces voies par d'autres compagnies. C'est également le cas au Japon où l'unique compagnie de fret a accès moyennant redevance à l'ensemble du réseau des compagnies régionales issues de la privatisation de Japan National Railways. En Nouvelle-Zélande également un droit d'accès est prévu pour les tronçons tombant en deçà d'un tonnage ou d'un nombre de voyageurs déterminé, mais dans ce cas l'entreprise ferroviaire est restée intégrée verticalement (infrastructure + exploitation).

24. Il est symptomatique de constater que ce concept de droit d'accès n'apparaît pas une seule fois dans les listes d'engagements alors qu'il pourrait être le véhicule technique d'une libéralisation multilatérale. Si tel devait être le cas dans le futur, sa gestion non discriminatoire poserait des problèmes comparables à ceux de l'attribution de créneaux horaires (slots) en matière de transports aériens (nature gouvernementale ou non de la mesure, principes d'attribution...) et dans une moindre mesure d'interconnexion et d'attribution de fréquences en matière de télécommunications. La question de la non-violation (accès dénié du fait de l'absence de sillon disponible) se poserait en particulier.

25. Enfin, en parallèle à ce mouvement de séparation des infrastructures et de l'exploitation et d'ouverture marginales de droit d'accès, des expériences plus radicales de privatisation ont été tentées à la fois dans les pays développés et dans les pays en transition et en voie de développement sous l'égide de la Banque mondiale.

26. Le Royaume-Uni en constitue à ce jour l'expérience la plus aboutie. Comme cette expérience constitue à certains égards une forme de libéralisation internationale du transport ferroviaire, elle semble mériter une description relativement détaillée.¹⁴ Dans ce pays le principe de séparation des activités a été poussé à l'extrême: ainsi l'infrastructure a été confiée à une compagnie, Railtrack, qui a été privatisée en mai 1996; le matériel roulant servant au transport de voyageurs a été réparti entre trois compagnies vendues par la suite au secteur privé qui louent ce matériel aux opérateurs. Ce système était destiné à amoindrir les coûts d'entrée pour les opérateurs de concessions. Les services de voyageurs ont été confiés à 25 compagnies, dont certaines contrôlées par des intérêts étrangers, par le biais de concessions de sept à 15 ans. Enfin l'entretien des voies et la maintenance ont également été confiés à des sociétés vendues au secteur privé et qui doivent entrer en concurrence pour l'obtention de marchés de travaux.

27. Deux organismes publics, l'Office of Passenger Rail Franchising (OPRAF) et l'Office of the Rail Regulator (ORR), attribuent ces concessions, réglementent les tarifs et les conditions d'accès aux voies, fixent les niveaux de services minimaux et, pour certaines catégories de billets, les tarifs maximaux. Afin de protéger le concessionnaire l'accès libre aux services voyageurs n'est ouvert que sur les trajets où il n'existe aucun service ou qui représentent une fraction très minime des revenus du concessionnaire. Le libre accès a été ouvert en matière de marchandises comme on l'a vu plus haut mais avec des effets encore restreints.

28. L'effet immédiat de ces privatisations a été une forte augmentation des subventions au profit des opérateurs car ceux-ci ont dû faire face à des charges que n'avait pas l'opérateur intégré: les redevances d'usage de l'infrastructure et du matériel roulant (subventions au British Railways Board:

¹⁴ Pour plus de détails sur ce point, voir DAF/CL(98)1, table ronde de l'OCDE, *op. cit.* et C.A Nash "Privatisation and Deregulation in Railways: an Assessment of the British Approach" 1997, étude présentée au séminaire sur la privatisation et la déréglementation des transports, Oxford, 2-4 juillet 1997.

1993/94: 1 121 millions de livres, 1994/95: 1 984 millions de livres, subventions aux concessionnaires, 1996/97: 2 090 millions de livres, subvention prévue en 2003: 1 169 millions de livres). Toutefois les opérateurs se sont engagés à réduire par deux les subventions en sept ans et certaines lignes pourraient même être bénéficiaires. Il est encore trop tôt pour tirer un bilan de l'expérience. Une relative concurrence s'est instaurée sur certains corridors, le niveau des services s'est amélioré et les opérateurs ont entrepris le renouvellement de leur parc, mais l'OPRAF reste critique sur le niveau de services de certains concessionnaires et Railtrack n'a pas atteint les objectifs d'investissement qui lui avaient été fixés.

29. La Banque mondiale, dans le cadre de ses activités de prêts pour la restructuration des chemins de fer, après avoir pendant longtemps simplement poussé à l'autonomie de l'opérateur par rapport aux pouvoirs publics (au Pakistan, en Colombie, en Corée, au Sénégal, au Mali, en Yougoslavie) encourage désormais la passation de concessions. Cela a été le cas par exemple en Argentine, en Côte d'Ivoire et au Burkina Faso.¹⁵

30. Les concessions relèvent plus d'une logique de marchés publics que d'une logique d'accès au marché dans le cadre de l'AGCS. Il convient de relever cependant qu'aucun État Membre de l'accord plurilatéral sur les marchés publics n'a pris d'engagement sur les services transports ferroviaires.

31. L'importance relative de différents modes de livraison et les obstacles au commerce découlent assez étroitement de la structure des entreprises ferroviaires et de leurs évolutions précédemment décrites. En ce qui concerne le mode 1, les transports internationaux de passagers comme de marchandises n'ont longtemps consisté qu'en l'addition de segments nationaux successifs tant du point de vue de la tarification que de la responsabilité technique et juridique du transport. Il n'y avait pas de responsable unique d'un voyage international, la marchandise ou le passager passant d'un réseau monopolistique à un autre réseau monopolistique. Il n'y avait donc aucune concurrence en mode 1 sauf en transit entre deux mêmes points par des routes différentes (Rotterdam-Gênes par l'Allemagne et la Suisse ou par la Belgique et la France). C'est seulement avec l'apparition des trains à grande vitesse d'une part et des corridors de fret qu'il s'agisse de freightways ou de freeways d'autre part que l'on a vu apparaître des concepts commerciaux de base, par exemple: le guichet unique, la politique commerciale commune ou le pooling des recettes ou même plus simplement des méthodes de comptabilité communes pour apprécier la profitabilité d'une opération de transport international. Malgré des efforts considérables déployés ces 40 dernières années de nombreux obstacles techniques entravent encore les activités d'un opérateur national au-delà de ses frontières, pour autant que ces activités soient permises et bénéficient d'un sillon *ad hoc*: type de courant électrique, écartement des voies, systèmes de signalisation, système de freinage, normes de vitesse commerciale, hauteur des wagons remorques, tare à l'essieu et normes techniques pour les wagons.

32. En ce qui concerne le mode 2, il ne semble pas y avoir de législation restrictive de par le monde et l'on constate au contraire l'existence d'une coopération transfrontalière entre compagnies ferroviaires pour attirer certains types de clientèles et les conduire à consommer des services de transport ferroviaire en mode 2 (billets bige, cartes eurorail par exemple).

33. En ce qui concerne le mode 3, il n'existait tout simplement pas de commerce à ce titre tant que l'activité était le fait de monopoles publics. L'existence et le développement de compagnies privées (pour autant que leur acquisition majoritaire par un étranger soit autorisée), ainsi que l'apparition progressive de droits d'accès, voire à terme de droits de cabotage, conditionnés par un établissement dans le pays considéré rendent désormais possible et de manière croissante le commerce de transport ferroviaire au titre du mode 3. Un exemple de ce type de commerce est l'achat récent par plusieurs compagnies ferroviaires américaines de parts minoritaires dans le plus important chemin de fer mexicain et l'achat programmé de parts minoritaires dans un autre réseau mexicain par une autre

¹⁵ Pour plus de détails sur ces points, voir les *op. cit.* à la note de bas de page n° 2 page 3.

compagnie ferroviaire américaine. Dans ces deux cas cependant les participations restent minoritaires. Le développement des concessions, qui sont souvent obtenues par des groupes étrangers qui doivent ensuite s'établir dans le pays considéré, permet également le développement d'un commerce tombant sous le troisième mode, mais dans ce cas particulier le concessionnaire se voit doter d'un monopole, au moins régional, qui restreint l'accès des tiers et la problématique relève plus des marchés publics que de l'accès au marché.

34. Enfin en ce qui concerne le mode 4, il a toujours existé un flux marginal de techniciens et d'ingénieurs notamment vers les pays en voie de développement. La multiplication des concessions étend désormais ce flux aux gestionnaires.

35. Au vu de cette description économique sommaire et avant d'analyser en détail les engagements pris, un certain nombre de remarques sur la nomenclature MTN.GNS/W/120-CPC (voir annexe 1) pour ce secteur peuvent être faites. En effet l'étude du secteur fait ressortir ce qui peut apparaître comme un certain nombre d'inadéquations de la nomenclature à la réalité. De surcroît, la nomenclature elle-même semble contenir quelques ambiguïtés.

III. REMARQUES PRÉALABLES SUR L'ADÉQUATION DE LA NOMENCLATURE DES ENGAGEMENTS

36. Les services de transports ferroviaires ont été divisés en cinq sous-catégories, à savoir: transports de voyageurs, transports de marchandises, services de poussage et de remorquage, maintenance et réparation du matériel de transports ferroviaires et services annexes des transports ferroviaires (services des gares de voyageurs, services de manutention de marchandises, autres services annexes).

37. Dans cette structure, les services de transports ferroviaires de voyageurs (11.E.a.) incluent à la fois les transports interurbains et les transports urbains et suburbains, c'est-à-dire les métros souterrains ou aériens, alors que, d'un point de vue économique et réglementaire, on pourrait faire valoir que les caractéristiques des services de transports ferroviaires urbains sont plus proches de celles d'autres moyens de transport concurrents comme les autobus, les tramways et les trolleybus¹⁶: régime de franchise/concession assorti d'obligations de service public pour ce qui est des réseaux et des horaires. Ces obligations sont compensées par l'octroi de subventions destinées à couvrir les frais d'exploitation, le financement public des investissements et le fait qu'il s'agit souvent d'entreprises d'État gérées par une commission de transport commune. Par ailleurs, comme il est mentionné en détail au paragraphe 24 du document ... il semble que, en ce qui concerne les réseaux de véhicules légers sur rail, la distinction entre transport ferroviaire et transport routier urbain soit floue, voire discutable. Dans la pratique, un seul des dix Membres qui ont pris des engagements dans le domaine des services de transports ferroviaires a établi une distinction entre les transport souterrains et les autres types de transports de voyageurs et a formulé des restrictions similaires à celles visant les autres systèmes de transports urbains.

38. La classification distingue une sous-catégorie d'activités "services de poussage et de remorquage" qui ne sont pas généralement exercées par une entité distincte de celle assurant le transport (à l'exception parfois des connexions privées où ces services sont en général fournis de manière indépendante et ne relèvent donc pas des disciplines de l'Accord). Cinq Membres ont toutefois présenté des offres concernant ces services, trois d'entre eux sans limitations et deux d'entre eux avec limitations (coentreprises dans un cas, attribution d'une concession dans l'autre). Techniquement parlant, l'exercice de cette activité par une entité distincte de celle(s) s'occupant du

¹⁶ Ces moyens de transport classés dans la catégorie CPC 71211 "transports urbains et suburbains réguliers" et CPC 71214 "transports interurbains spéciaux" pour ce qui est des autocars scolaires relèvent tous de la catégorie 11.F.a "services de transports routiers de voyageurs".

transport et du réseau implique un accès au réseau et une certaine coordination avec le(s) opérateur(s) de transports ferroviaires. Si l'accès au réseau était refusé ou subordonné au paiement d'une redevance élevée ou si la coordination avec l'opérateur était refusée, il pourrait y avoir lieu d'engager une action en situation de non-violation et d'invoquer l'article VIII. La question se pose donc de savoir s'il est nécessaire ou non d'établir des règles plus précises afin de garantir l'accès au réseau et de protéger la concurrence.

39. Il convient de souligner que les activités de maintenance et de réparation sont limitées au matériel de transport et ne portent pas sur la maintenance et la réparation des infrastructures ferroviaires, qui relèvent des travaux de construction dans la CPC (CPC 51310 "travaux de construction d'ouvrages de génie civil: autoroutes, rues, routes, voies ferrées et pistes d'aérodrome" et CPC 51320 "travaux de construction d'ouvrages de génie civil: ponts, autoroutes sur piliers, tunnels et ouvrages souterrains").

40. Les "services annexes" ne sont pas décrits en détail: "services de gares de voyageurs, à l'exclusion de la manutention des marchandises et autres services annexes des transports ferroviaires" alors que les services similaires sont beaucoup plus détaillés dans la nomenclature en ce qui concerne les autres modes de transport. Cette imprécision pourrait peut-être contribuer à expliquer le très faible niveau d'engagements dans ce sous-secteur (quatre pays) et le fait qu'un pays ait jugé nécessaire d'avoir recours à des concepts spécifiques. Il pourrait être utile d'envisager de mettre au point une liste détaillée fondée sur les concepts du secteur industriel.

41. Enfin, les Membres trouveront une évaluation détaillée des modifications proposées en ce qui concerne les transports ferroviaires par la Révision 1 de la nomenclature de la CPC dans le document S/CSC/W/6/Add.5 en date du 4 juin 1997 (paragraphe 5) et un résumé de ces modifications et de l'incidence qu'elles pourraient avoir sur les engagements existants dans le document S/CSC/W/9 en date du 9 octobre 1997 (paragraphe 31 et 32).

IV. ANALYSE DES ENGAGEMENTS

42. Comme il ressort des tableaux 1 et 2 de l'annexe 2, près de la moitié des engagements pris au niveau sous-sectoriel (18 sur 47) concerne la réparation et la maintenance, un sous-secteur qui a fait l'objet d'offres de la part de 18 des 21 pays ayant pris des engagements dans ce secteur. Pour la réparation et la maintenance, le régime proposé semble extrêmement libéral étant donné que des engagements sans limitations de l'accès aux marchés ont été pris en matière de consommation à l'étranger dans 16 cas sur 18 et en matière de présence commerciale dans 12 cas, tandis que des limitations partielles étaient imposées dans deux cas (coentreprises, contraintes au niveau de l'espace et de la capacité). Il convient de noter que 12 pays ont considéré que la fourniture transfrontières de ces services était techniquement impraticable alors que cinq autres ont considéré qu'elle ne l'était pas. Il pourrait être intéressant d'envisager une solution harmonisée et élaborée de la question de la faisabilité technique, en tenant compte des progrès de la télémaintenance électronique qui rend désormais certaines opérations techniquement praticables.

43. Dix pays ont présenté des offres dans le domaine des transports de voyageurs et des transports de marchandises, huit d'entre eux ayant fait des offres dans les deux sous-secteurs.¹⁷ Dans deux cas, l'offre ne portait que sur une partie limitée du secteur: ont été exclus dans un cas les trains à grande vitesse (États-Unis) et dans un autre les transports de liquide et de gaz en vrac et de courrier (Brésil). L'accès aux marchés a été ouvert dans quatre cas sur dix pour le mode 1, tandis que ce mode a été considéré comme techniquement impraticable par deux pays pour les voyageurs et par un pays pour les marchandises. Cette divergence tient à la définition juridique des trains internationaux. Il pourrait

¹⁷ Le Brésil a fait une offre concernant uniquement les transports de marchandises et le Mexique a présenté une offre concernant une partie des transports de voyageurs.

être intéressant de chercher une solution harmonisée à cette question. Une telle solution pourrait tenir compte de l'évolution générale des échanges tant en ce qui concerne les trains de voyageurs à grande vitesse que les trains de marchandises et permettrait de passer d'un régime dans lequel un trajet était constitué d'une succession de segments nationaux en termes de tarification, de gestion et de partage des recettes à une coopération et une intégration plus grandes entre les compagnies ferroviaires (guichet unique, exploitation commune, alliances transnationales en matière de transports de marchandises, etc.). En ce qui concerne la consommation à l'étranger, le régime est là encore extrêmement libéral. (Dix cas sur dix et neuf cas sur dix respectivement.) Deux Membres ont présenté des offres sans limitations concernant l'accès aux marchés du segment commercial clé et la présence commerciale, l'un d'entre eux n'ayant toutefois pas consolidé les limitations concernant le traitement national. Les autres pays (sept en ce qui concerne les transports de voyageurs et six en ce qui concerne les transports de marchandises) ont pris des engagements partiels en matière de présence commerciale mais ont ensuite établi des prescriptions dans le domaine des concessions/autorisations, de l'enregistrement et des coentreprises, ainsi que des limitations en matière d'investissement et, pour ce qui est du traitement national, des prescriptions relatives à la nationalité des cadres supérieurs et d'autres prescriptions en matière de concessions.

44. Cinq Membres au total ont présenté des offres concernant les services de poussage et de remorquage, sans aucune limitation pour ce qui est du mode 2. Trois pays ont aussi un régime tout à fait libéral en ce qui concerne les modes 1 et 3, tandis que deux pays ont prévu des limitations en ce qui concerne le mode 3 (coentreprise et concessions). Aucune limitation spécifique n'a été prévue en matière de traitement national.

45. Enfin, des offres ont été faites par quatre pays en ce qui concerne les services annexes des transports ferroviaires (l'un d'entre eux limitant la portée de l'offre à la sécurité et au nettoyage) avec un régime parfaitement libéral pour ce qui est de la consommation à l'étranger. Deux de ces pays ont introduit des limitations concernant la présence commerciale (coentreprises et limitations horizontales).

46. Enfin, en ce qui concerne le mode 4, tous les sous-secteurs des transports ferroviaires semblent obéir à la norme classique "non consolidé sauf comme indiqué sous "engagements horizontaux".

47. Il semble globalement que le niveau des engagements dans les transports ferroviaires soit extrêmement faible (13 pour cent des Membres pour la maintenance, 7 pour cent pour les transports de voyageurs et de marchandises avec de nombreuses limitations). Cela tient certainement à l'existence de monopoles nationaux. Toutefois, trois des activités (maintenance, services annexes et services de poussage et de remorquage) peuvent, d'un point de vue technique et économique, s'exercer dans le cadre ou hors d'un monopole classique. Il est certainement possible de prendre des engagements concernant les modes 1, 2 et 4 pour lesquels le régime *de facto* semble en général relativement libéral. Il convient également de souligner que les diverses réformes réglementaires concernant la séparation de l'infrastructure et des transports, la privatisation et l'octroi de concessions ou la concurrence n'ont pas été répercutées du tout dans les engagements pris. Leur consolidation dans les listes de l'OMC exigera peut-être des travaux additionnels à l'avenir dans le domaine de l'établissement des listes (engagements additionnels pour l'accès au réseau ou l'utilisation du réseau), des monopoles, de la concurrence et des marchés publics (pour les concessions).

48. En ce qui concerne les exemptions de l'obligation NPF, et si l'on ne tient pas compte des dérogations visant tous les secteurs, il apparaît que deux types d'exemptions affectent la fourniture des services de transports ferroviaires à savoir celles concernant les transports terrestres en général et celles concernant les transports ferroviaires en particulier. Dans sept cas sur dix, les exemptions concernant les transports terrestres en général visent des accords régionaux en Amérique du Sud et en Amérique centrale. Les trois autres cas portent sur des prescriptions de réciprocité parmi lesquelles

un cas de réciprocité fiscale (TVA). Il existe cinq exemptions propres aux transports ferroviaires: trois d'entre elles ont été prévues en termes identiques par des pays d'Europe centrale pour couvrir des accords existants ou futurs réglementant les droits de trafic et les conditions d'exploitation, une concerne l'application d'un traitement préférentiel à certains pays voisins pour les droits de location de wagons de chemin de fer, et la dernière une déduction réciproque de la taxe sur les recettes provenant de l'utilisation du matériel roulant. Ces exemptions de l'obligation NPF ont une incidence notable sur les engagements car sept Membres sur les 15 qui ont eu recours à des exemptions ont pris des engagements (deux des dix Membres ayant prévu des exemptions concernant les transports terrestres en général et les cinq Membres ayant prévu des exemptions concernant spécifiquement les transports ferroviaires).

V. SOURCES D'INFORMATION

On trouvera aussi des informations intéressantes sur les sites Internet ci-après:

- Union internationale des chemins de fer - UIC
(<http://www.uic.asso.fr/uk/about/annualreport/pluk.htm>)
- Conférence européenne des Ministres des transports - CEMT
(<http://www.oecd.org/cem/resol/index.htm>)
- Organisation de coopération et de développement économiques - OCDE
(<http://www.oecd.org/>)
- Banque mondiale (<http://www.world bank.org/html>)
- Commission économique des Nations Unies pour l'Europe - CEE-ONU
(<http://www.unece.org/oes/eceintro.htm>)

ANNEXE 1

DESCRIPTION DES SERVICES DE TRANSPORTS FERROVIAIRES DANS LA CPC PROVISOIRE ET DANS LE DOCUMENT MTN.GNS/W/120

(N.B.: Les catégories de la nomenclature provisoire de la CPC qui correspondent à celles du document MTN.GNS/W/120 sont indiquées en caractères gras.)

SECTION 11.E: SERVICES DE TRANSPORTS FERROVIAIRES

711 Services de transports ferroviaires

7111 Transport de voyageurs (11.E.a)

71111 Transports interurbains de voyageurs

Transports interurbains de voyageurs par chemin de fer, indépendamment de la distance parcourue et de la classe empruntée.

71112 Transports urbains et suburbains de voyageurs

Transports urbains et suburbains de voyageurs par chemin de fer. Par trafic urbain, on entend les trajets pour lesquels le point de départ et la destination sont situés sur le territoire d'une seule et même unité urbaine; par trafic suburbain de navette, on entend les trajets à l'intérieur d'une vaste zone métropolitaine regroupant des agglomérations contiguës. Entrent dans la présente sous-classe les services fournis par les chemins de fer urbains de transport public à grande capacité (souterrains ou aériens).

7112 Transports de marchandises (11.E.b)

71121 Transports de marchandises congelées et réfrigérées

Transports, par chemin de fer et dans des wagons réfrigérants spéciaux, de marchandises congelées ou réfrigérées, comme par exemple les denrées alimentaires périssables.

71122 Transports en vrac de liquides ou de gaz

Transports, par chemin de fer et dans des wagons-citernes spéciaux, de liquides ou de gaz en vrac. Ces wagons-citernes peuvent également être réfrigérants.

71123 Transports de marchandises conteneurisées

Transports, par chemin de fer, d'articles et de colis individuels regroupés et transportés dans des conteneurs spécialement conçus pour faciliter leur manutention lors du transport.

71124 Transports de courrier

Transports de courrier par chemin de fer pour le compte d'administrations postales nationales ou étrangères.

71129 Transports d'autres marchandises

Transports par chemin de fer de marchandises non classées ailleurs.

7113 71130 Services de poussage et de remorquage (11.E.c)

Services de poussage et de remorquage ferroviaires, à forfait ou sous contrat, par exemple pour les déplacements de wagons entre terminaux, entre embranchements particuliers, etc.

8868 8680 Services de réparation d'autres matériels de transport à forfait ou sous contrat (11.E.d)**

(Pas de description car les éléments de la division 88 "services fournis aux secteurs agricole, minier et manufacturier" ne sont pas décrits par la CPC.)

743 Services annexes de transports ferroviaires (11.E.e)

7430 74300 Services de gares de voyageurs, à l'exclusion de la manutention des marchandises, et autres services annexes des transports ferroviaires, non classés ailleurs.

Exclusions: Les services de manœuvre sont rangés dans la sous-classe 71130 (Services de poussage et de remorquage). Les services de manutention de marchandises transportées par chemin de fer sont rangés dans la sous-classe 74110 (Services de manutention de conteneurs) s'il s'agit de marchandises conteneurisées et dans la sous-classe 74190 (Autres services de manutention) s'il s'agit de marchandises non conteneurisées ou de bagages.

ANNEXE 2

TABLEAUX D'ANALYSE DES ENGAGEMENTS

Tableau 1: Résumé des engagements spécifiques – Services de transports ferroviaires

| Pays | 11.E.a. | 11.E.b. | 11.E.c. | 11.E.d. | 11.E.e. | Total |
|-----------------------|---------|---------|---------|---------|---------|-------|
| Brésil | | X | | | | 1 |
| Bulgarie | | | | X | | 1 |
| Canada | X | X | | X | | 3 |
| République tchèque | | | | X | | 1 |
| Communauté européenne | | | | X | | 1 |
| Finlande | | | | X | | 1 |
| Hongrie | X | X | | X | | 3 |
| Japon | | | | X | | 1 |
| Mexique | X | | | | | 1 |
| Nouvelle-Zélande | X | X | X | | | 3 |
| Nicaragua | X | X | X | X | X | 5 |
| Nigéria | | | | X | | 1 |
| Norvège | | | X | X | X | 3 |
| Philippines | X | X | | X | | 3 |
| Sierra Leone | X | X | X | X | X | 5 |
| République slovaque | | | | X | | 1 |
| Slovénie | | | | X | | 1 |
| Suède | | | | X | | 1 |
| Suisse | X | X | X | X | | 4 |
| Thaïlande | | | | X | X | 2 |
| Turquie | X | X | | | | 2 |
| États-Unis | X | X | | X | | 3 |
| Total | 10 | 10 | 5 | 18 | 4 | 47 |

Légende:

- 11.E.a. Transports de voyageurs
- 11.E.b. Transports de marchandises
- 11.E.c. Services de poussage et de remorquage
- 11.E.d. Maintenance et réparation du matériel de transports ferroviaires
- 11.E.e. Services annexes des transports ferroviaires

Tableau 2: Analyse des engagements pris par les Membres en matière de services de transports ferroviaires
(pourcentage d'engagements sans limitation, d'engagements assortis de limitations et d'absence
d'engagement par sous-secteurs et par mode de fourniture)

| Accès aux marchés (nombre de membres ayant pris des engagements) | Fourniture transfrontières | | | Consommation à l'étranger | | | Présence commerciale | | | Présence de personnes physiques | | |
|--|-------------------------------|---|-----------|------------------------------|---|---------|-------------------------|---|---|---------------------------------------|----|---|
| | F | P | N | F | P | N | F | P | N | F | P | N |
| Transports ferroviaires de voyageurs (CPC 71111) | 4 | 1 | 5 2* | 10 | 0 | 0 | 2 | 7 | 1 | 2 | 8 | 0 |
| Transports ferroviaires de marchandises (CPC 7112) | 4 | 1 | 5 1* | 9 | 0 | 1 | 2 | 6 | 1 | 1 | 9 | 0 |
| Services de poussage et de remorquage ferroviaires (CPC 7113) | 3 | 0 | 2 | 5 | 0 | 0 | 3 | 2 | 0 | 0 | 5 | 0 |
| Maintenance et réparation du matériel de transports ferroviaires (CPC 8868**) | 4 | 0 | 13 12* | 16 | 0 | 1 1* | 12 | 3 | 2 | 1 | 16 | 1 |
| Services annexes des transports ferroviaires (CPC 743) | 2 | 0 | 2 | 4 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | 4 | 0 |

- F: Engagements sans limitation (indiqués par l'expression "néant" dans la colonne "Accès aux marchés").
- P: Engagements assortis de limitations (la limitation est indiquée dans la colonne "Accès aux marchés").
- N: Absence d'engagement (indiquée par l'expression "non consolidé" dans la colonne "Accès aux marchés").

Tableau 3: Analyse des types de mesures (nombre de mesures relatives aux services de transports terrestres à l'exception des transports par conduites)

| Secteur | Rail | | | | Route | | | |
|---|------|---|----|---|-------|---|----|---|
| MODES | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| ACCÈS AU MARCHÉ | | | | | | | | |
| Nombre de fournisseurs | 2 | - | 6 | - | 1 | - | 10 | - |
| Valeur des transactions ou avoirs | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Nombre d'opérations | - | - | - | - | - | - | 1 | - |
| Nombre de personnes physiques | - | - | - | 3 | - | - | - | 4 |
| Types d'entité juridique | - | - | 10 | - | - | - | 10 | - |
| Participation de capital étranger | - | - | 6 | - | - | - | 11 | - |
| Autres mesures non spécifiées ailleurs ¹⁸ | - | - | 17 | - | 1 | - | 28 | - |
| TRAITEMENT NATIONAL | | | | | | | | |
| Mesures fiscales, subventions et dons | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Prescriptions en matière de nationalité et de résidence | - | - | 5 | - | - | - | 7 | 2 |
| Licences, normes et qualifications | - | - | 1 | - | - | - | 2 | - |
| Prescriptions en matière d'inscription | - | - | - | - | - | - | 6 | - |
| Prescriptions en matière d'autorisation | - | - | 4 | - | - | - | 5 | - |
| Prescriptions en matière de résultats | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Prescriptions en matières de transfert de technologies | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Autres | - | - | 2 | - | - | - | 2 | - |

¹⁸ Le chiffre inscrit dans la rubrique "autres mesures non spécifiées ailleurs" correspond aux cas dans lesquels une mesure ne rentrait dans aucune des catégories distinctes de limitations. Dans certains cas, cela était dû au manque de spécificité dans la description des mesures, tandis que dans d'autres, la mesure ne correspondait à aucune catégorie.

Tableau 4: Transports ferroviaires en Europe en 1995

| Membres de l'UIC | | Longueur des lignes (kilomètres) | Voyageurs/Kilomètres | | Tonnes/Kilomètres | |
|---------------------------------|----------------------------|-------------------------------------|----------------------|-------------|-------------------|-------------|
| | | | Millions | % 95/94 | Millions | % 95/94 |
| BR + Railtrack | Royaume-Uni | 16 564 ¹ | 29 216 | 2,0 | 12 537 | -3,5 |
| CFL | Luxembourg | 275 | 286 ^e | -1,0 | 529 | -18,0 |
| CH | Grèce | 2 474 | 1 568 | -1,9 | 292 | -5,8 |
| CIE | Irlande | 1 954 | 1 291 | 2,5 | 602 | 5,8 |
| CP | Portugal | 2 850 | 4 809 | -5,9 | 2 019 | 23,5 |
| DB AG | Allemagne | 41 718 | 60 514 | -1,3 | 68 490 | -2,6 |
| DSB | Danemark | 2 349 | 4 784 | -1,0 | 1 926 | -4,1 |
| EPS | Royaume-Uni | - | 18 | - | - | - |
| EUROTUNNEL | France/ Grande-Bretagne | 58 | 182 | - | - | - |
| FS | Italie | 16 003 | 49 700 | 1,6 | 22 243 | 8,6 |
| NS | Pays-Bas | 2 739 | 13 977 | -3,2 | 3 097 | 9,4 |
| ÖBB | Autriche | 5 672 | 9 628 | 4,6 | 13 084 | 5,5 |
| RENFE | Espagne | 12 280 | 15 313 | 3,1 | 10 011 | 16,7 |
| SJ + BV | Suède | 9 782 | 6 219 | 5,3 | 18 542 | -0,3 |
| SNCB / NMBS | Belgique | 3 368 | 6 757 | 1,8 | 7 304 | -9,8 |
| SNCF | France | 31 939 | 55 319 | -5,9 | 48 137 | -1,7 |
| VR + RHK | Finlande | 5 880 | 3 184 | 4,8 | 9 559 | -3,9 |
| Total EU | | 155 905 | 262 765 | -0,7 | 218 372 | -0,0 |
| BLS | Suisse | 245 | 410 | 4,9 | 402 | -9,3 |
| CFF / SB | Suisse | 2 987 | 11 712 | -3,1 | 8 156 | 1,2 |
| NSB | Norvège | 4 023 | 2 381 | -0,7 | 2 715 | 1,4 |
| Total EU + EFTA | | 163 160 | 277 268 | -0,8 | 229 645 | 0,0 |
| BDZ | Bulgarie | 4 294 | 4 693 | -7,2 | 8 595 | 10,9 |
| CD | Rép. Tchèque | 9 430 | 8 023 | -5,4 | 22 634 | -0,7 |
| CFARYM | ARY de Macédoine | 699 | 65 | -3,0 | 169 | 11,2 |
| CFR | Roumanie | 11 376 | 18 847 | 3,1 | 24 041 | 11,5 |
| GYSEV/RÖEE | Hongrie | 220 | 104 | 1,0 | 265 | -1,9 |
| HSH | Albanie | 674 | 197 | -8,4 | 53 | -0,4 |
| HZ | Croatie | 2 296 | 943 | -2,0 | 1 975 | 19,2 |
| JZ ² | Yougoslavie | 4 031 | 2 612 | 2,2 | 1 460 | 5,3 |
| MÁV | Hongrie | 7 606 | 6 120 | -2,7 | 7 254 | 10,9 |
| PKP | Pologne | 23 986 | 20 960 | -3,7 | 68 206 | 5,4 |
| SZ | Slovénie | 1 201 | 595 | 0,8 | 2 881 | 25,4 |
| ZBH | Bosnie Herzégovine | 1 032 | 21 | - | 16 | - |
| ZSR | Slovaquie | 3 668 | 4 202 | -7,6 | 13 763 | 11,6 |
| Total "CEEC"³ | | 70 513 | 67 382 | -2,3 | 151 312 | 6,9 |
| Pays baltes et CEI | | | | | | |
| BC | Bélarus | 5 543 | 12 505 | -22,2 | 25 510 | -8,8 |
| CFM | Rép. de Moldova | 1 326 | 1 019 | -15,4 | 3 004 | -10,8 |
| EVR | Estonie | 1 021 | 421 | -21,6 | 3 573 | 7,4 |
| LDZ | Lettonie | 2 413 | 1 373 | -23,5 | 9 757 | 2,5 |

| | | | | | | |
|------------------------------|----------|----------------|----------------|--------------|----------------|-------------|
| LG | Lituanie | 2 002 | 1 130 | -28,2 | 7 220 | -9,7 |
| UZ | Ukraine | 22 607 | 63 752 | -10,1 | 195 762 | -2,3 |
| Total des six réseaux | | 34 912 | 80 200 | -12,9 | 244 826 | -3,1 |
| TCDD | Turquie | 8 549 | 5 797 | -8,5 | 8 409 | 3,8 |
| TOTAL | | 277 134 | 430 647 | -3,6 | 634 192 | 0,4 |

¹ Données de 1994.

² Chemins de fer de Belgrade et Monténégro.

³ Europe centrale et orientale.

^e Estimation.

Source: UIC, Statistics Centre.

Tableau 5: Transports ferroviaires dans le monde en 1995

| Membres de l'UIC | | Longueur des lignes (kilomètres) | Voyageurs/Kilomètres | | Tonnes/Kilomètres | |
|-----------------------|--------------------------------|----------------------------------|----------------------|---------|----------------------|---------|
| | | | (Millions) | % 95/94 | (Millions) | % 95/94 |
| Maghreb | | | | | | |
| ONCFM | Maroc | 1 907 | 1 564 | -16,9 | 4 509 | 0,0 |
| SNCFT | Tunisie | 1 941 | 996 | -4,0 | 2 302 | 4,2 |
| SNTF | Algérie | 4 290 | 1 797 | -19,6 | 1 946 | -14,6 |
| Moyen-Orient | | | | | | |
| ARC | Jordanie | 293 | - | - | 706 | 0,7 |
| CFS | Syrie | 1 525 | 492 | -13,2 | 1 285 | 8,0 |
| IRR | Irak | 2 409 | 2 198 | -5,8 | 1 139 | -40,9 |
| ISR | Israël | 610 | 267 | 15,6 | 1 175 | 7,9 |
| RAI | Iran | 5 332 | 7 294 | 12,6 | 11 865 | 10,9 |
| SRO | Arabie Saoudite | 1 392 | 164 | 18,0 | 822 | 0,7 |
| Autres réseaux | | | | | | |
| BoR | Botswana | 971 | 86 | 7,5 | 626 | 7,0 |
| CFCO | Congo | 609 | 302 | 33,0 | 267 | 20,3 |
| CFM | Mozambique | 3 123 | 251 | 48,9 | 886 | 19,4 |
| ENR | Égypte | 4 810 | 52 406 | 13,1 | 3 727 | 2,9 |
| KR ¹ | Kenya | 2 740 | 408 | -15,4 | 1282 | -14,1 |
| NRC | Nigéria | 3 557 | - | - | - | - |
| OCTRA | Gabon | 683 | 77 | 11,6 | 503 | 45,0 |
| RNCFC | Cameroun | 1 006 | 317 | -5,1 | 812 | 7,3 |
| SARCS | Afrique du Sud | 2 228 | 9 085 | 9,3 | - | - |
| SPOORNET | Afrique du Sud | 23 327 | 590 | -41,4 | 99 850 | 1,1 |
| SIPF | Côte d'Ivoire | 639 | 129 | - | 187 | - |
| SITARAIL | Burkina Faso/ Côte d'Ivoire | - | 52 | - | 58 | - |
| SOPAFER | Burkina Faso | 622 | 202 ^e | - | 45 | - |
| SNCS | Sénégal | 906 | 194 | 4,4 | 475 | 23,1 |
| SNCZ ¹ | Zaire | 4 752 | 29 | 20,8 | 176 | 3,6 |
| SRC | Soudan | 4 595 | 220 | - | 1 538 | - |
| TRC ¹ | Tanzanie | 2 600 | 694 | - | 1 354 | - |
| TZR | Tazara | 1 860 | 689 | -11,4 | 763 | -1,0 |
| URC | Ouganda | 1 250 | 30 | -7,6 | 236 | 6,5 |
| ZRL | Zambie | 1 273 | 267 | -20,6 | 462 | -29,2 |
| CFRC | Cambodge | 650 | 38 | -0,4 | 9 | -41,3 |
| CR | Rép. pop. de Chine | 54 616 | 354 261 | -2,5 | 1 283 601 | 3,3 |
| IR | Inde | 62 660 | 319 365 | 7,8 | 249 564 ² | -1,1 |
| JR | Japon | 20 134 | 248 993 | 1,9 | 24 747 | 2,6 |
| KCRC | Hong Kong | 100 | 4 038 | 3,4 | 41 | -12,8 |
| KNR | République de Corée | 3 101 | 29 292 | 1,5 | 12 889 | -8,4 |
| KTM | Malaisie | 1 798 | 1 270 | -5,8 | 1 416 | -3,2 |
| TRA | Taïwan | 1 108 | 9 489 | -0,2 | 1 801 | -5,2 |
| AAR Class 1 | U.S.A. | 201 284 | - | - | 1 906 268 | 8,8 |

| Membres de l'UIC | | Longueur des lignes (kilomètres) | Voyageurs/Kilomètres | | Tonnes/Kilomètres | |
|-----------------------|--------------|-------------------------------------|----------------------|---------|-------------------|---------|
| | | | (Millions) | % 95/94 | (Millions) | % 95/94 |
| AAR Amtrak | U.S.A. | 39 429 | 8 692 | - | 8,0 | - |
| VIA Rail ¹ | Canada | 13 490 | 1 341 | 1,8 | - | - |
| EFE | Chili | 2 742 | 689 | -15,5 | 64 | - |
| ENAFER | Pérou | 1 609 | 216 | -7,7 | 407 | -19,4 |
| ARM ¹ | Arménie | 830 | - | - | - | - |
| AZ | Azerbaïdjan | 2 123 | 791 | - | 2 409 | - |
| TRK | Turkmenistan | 2 153 | 1 876 | 26,4 | 8 568 | -34,0 |
| QR | Australie | 9 452 | 994 | -2,9 | 26 492 | 5,2 |

¹ Données de 1994.

² Y compris le transport à vide de wagons de particuliers.

^e Estimation.

Source: UIC, Centre de statistiques.