

La séparation entre infrastructure et exploitation ferroviaires introduite par la législation européenne se traduit, pour les opérateurs, par le paiement de redevances d'accès pour pouvoir circuler. La question de la structure et du niveau des redevances s'est rapidement posée, compte tenu de la variété des trafics enregistrés sur les voies: trains de voyageurs de grandes lignes, services suburbains et régionaux, convois de fret...

Infrastructures ferroviaires

la diversité des redevances d'usage est-elle le reflet d'une politique européenne ? Rien n'est moins sûr...

L'étude diffusée par la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) à la fin de 2005 (1) montre la disparité des redevances perçues par les gestionnaires d'infrastructures. Ainsi, pour l'ensemble de l'Europe, on relève trois grandes familles de pays: les adeptes de la tarification au coût (parfois à peine) marginal, avec un taux de couverture variant de 5 % à 30 %, comme la Suède ou les Pays-Bas; un autre groupe pratique une tarification couvrant de 50 à 65 % des coûts d'infrastructure, comme l'Allemagne, le Royaume-Uni ou la France; et enfin une troisième catégorie récupère (presque) l'ensemble de ses coûts avec un taux de couverture de 80 à 100 %, comme la Pologne ou la Hongrie. C'est dire que les exploitants ferroviaires ne sont pas tous logés à la même enseigne et qu'une certaine harmonisation paraît souhaitable: lorsque l'on sait que les redevances d'accès peuvent représenter jusqu'à 50 % du budget d'exploitation d'une entreprise ferroviaire, la question n'est pas neutre.

Harmonisation donc, mais dans quel sens? Autrement dit, au service de quelle politique *européenne*?

Remarquons tout d'abord qu'il serait paradoxal que cette tarification d'accès soit un obstacle à l'arrivée de nouveaux opérateurs sur le marché, lorsque celui-ci est ouvert, puisqu'il s'est agi d'une ambition affirmée de la même Union européenne! Il n'est pas anormal, dans ce contexte, que les opérateurs souhaitent des stratégies de tarification des infrastructures les encourageant à renforcer les services ferroviaires, ce qui est d'ailleurs explicitement prévu par la législation européenne.

Car le transfert modal de la voiture vers les transports publics, y compris les chemins de fer, demeure plus que jamais un objectif affirmé par les responsables européens. C'est pourquoi il serait incohérent que le niveau et la structure des redevances d'utilisation entravent le développement des services ferroviaires régionaux et suburbains, dont les avantages écologiques et la contribution à la lutte contre la congestion sont largement salués et bénéficient d'une priorité politique reconnue. D'autant plus que la concurrence de la route persiste: les premières tentatives pour aboutir à une égalisation des conditions de fonctionnement tardent à se mettre en place. Pour le transfert sur rail d'une partie du fret européen (dont 85 % transitent actuellement par camions), un transfert souhaité par l'Union européenne, rappelons-le, les pratiques de redevance pour l'utilisation des infrastructures ferroviaires constitueront très probablement une aggravation de la distorsion de concurrence au profit de la route, tant que la fameuse internalisation des coûts externes fera figure d'arlésienne... Les règles d'usage de la route demeurent en effet bien différentes: pour une Suisse qui impose une vignette, pour une Allemagne qui pratique le péage pour les poids lourds (LKW-Maut), combien de pays tarifient l'usage de la route pour le fret? Aucun autre. Et à Bruxelles, les lobbies ont vidé de la plus grande partie de sa substance le projet européen d'« eurovignette ».

Mais on ne peut pas non plus considérer sérieusement que tous les maux viennent de la route: du côté des gestionnaires d'infrastructures, l'examen de conscience n'est pas non plus interdit. Le désir manifesté par certains Länder allemands de mettre la gestion et l'entretien des infrastructures ferroviaires en appel d'offres pour en contrôler l'évolution des coûts, est aussi un appel à plus d'efficacité...

Entre Varsovie et la frontière allemande, l'usage de la voie ferrée par des convois de fret implique une redevance de 4800 euros. L'usage de la route, zéro euro.

(1) Conférence européenne des ministres des transports (CEMT): *Réformes ferroviaires et tarification de l'usage des infrastructures*, OCDE, 2006.

Revue trimestrielle d'information et de documentation publiée par le **Groupe pour l'Étude des Transports Urbains Modernes (GÉTUM)**

Tarifs:	France (TVA incluse)	Étranger
Prix du numéro:	12 €	13 €
Abonnement annuel:		
- tarif normal	44 €	52 €
- tarif "particuliers" (*)	32 €	37 €

(*) tarif spécial réservé aux abonnés réglant leur abonnement à titre personnel et le recevant à leur domicile; il exclut l'établissement d'une facture. Règlement par chèque à l'ordre du GÉTUM CCP 7993-26 N Paris. Dépôt légal: à la date de parution. Commission paritaire n°52 763 Imprimerie Val de Loire Impressions 13 bis Avenue Buffon 45071 Orléans cedex 02

Comité de rédaction

Francis BEAUCIRE
Jean-Marie BEAUVAIS
Pierre-Henri ÉMANGARD
Vincent KAUFMANN
Philippe MENERAULT
Alain MORCHEOINE
Marie-Stéphanie NOCQUET
Michel QUIDORT
Alain RICHNER
Jean-François TROIN
Philippe VENTEJOL
Michel VRAC
Pierre ZEMBRI

Illustration du titre des articles

Christian NOGUIER

Directeur de la publication

Francis BEAUCIRE

Rédaction, administration, publicité

5, rue Danès de Montardat
78100 Saint-Germain en Laye

Ventes - Abonnement

Université de Cergy-Pontoise - MRTE
Pierre Zembri - 33 Bd du Port
95011 Cergy-Pontoise cedex

Maquette

COEPT - METROPOLIS

Site internet

<http://olegk.free.fr>

Groupe pour l'Étude des Transports Urbains Modernes (GÉTUM).

«Étude des questions concernant les transports urbains dans le but d'en favoriser la modernisation et le développement» (extrait des statuts). Association déclarée (J.O. du 25.5.1967).

Fondateur

Sylvain ZALKIND

Président d'honneur

Maurice PLANTIER

Siège social

173, rue Armand Silvestre
92400 Courbevoie

Président

Francis BEAUCIRE

Vice-Présidents

Jean-Marie BEAUVAIS
Michel QUIDORT

Secrétaire général

Alain RICHNER

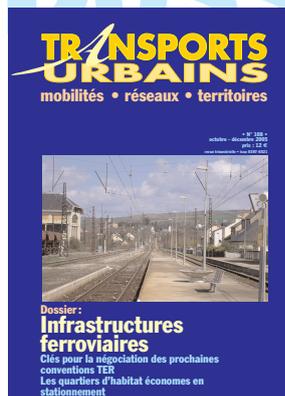
Trésorier

Pierre ZEMBRI

Pour tous renseignements concernant l'adhésion au GÉTUM, écrire à la rédaction.

- 1 **Éditorial de la rédaction**
Infrastructures ferroviaires: la diversité des redevances d'usage est-elle le reflet d'une politique européenne? Rien n'est moins sûr ...

Dossier



Couverture
Gare de Séverac-le-Château, sur la ligne Clermont-Ferrand – Béziers (sortie de la gare en direction de Clermont-Ferrand): non loin du lieu où le train Paris-Béziers a déraillé en février 2006, en raison du mauvais état de la voie. La circulation des trains est soumise à de nombreux ralentissements et le temps de parcours Béziers-Neussargues a été allongé de près d'une heure.

Photo Francis Beaucire

Responsables du thème de ce numéro:
Pierre ZEMBRI
Jean-Marie BEAUVAIS

Infrastructures ferroviaires

- 3 **Le point de vue des gestionnaires d'infrastructures européens sur la tarification**
Marianne Raffarin
- 8 **La tarification de l'infrastructure ferroviaire: l'état actuel en Europe et les évolutions souhaitables**
Claude Gressier
- 13 **L'audit sur l'état du réseau national français: le roi est nu!**
Pierre Zembri
- 16 **La carte du classement des lignes en catégories UIC**
Pierre-Henri Émangard

- 18 **Négocier les prochaines conventions TER à l'aide de comparaisons interrégionales**
Julien Lévêque

- 22 **Une ville pour les transports publics? Améliorer la qualité de la vie urbaine par des quartiers d'habitat économes en stationnement**
Jacques-Jo Brac de la Perrière

- 25 **Des « shortlines » à la française, est-ce possible? La contribution originale du rapport Chauvineau**
Pierre Zembri

- 27 **Bonnes feuilles - Note de lecture - Bibliographie**
Francis Beaucire

- 32 **Lu/à découper, à classer: 1951 un exposé de Jean Fourastié sur... la ville diffuse**
Francis Beaucire

La reproduction d'extraits des articles de *Transports Urbains* et de ses illustrations est autorisée sous réserve de faire mention de l'origine (nom de l'auteur, titre de la revue) et d'adresser un justificatif à la Rédaction (leur utilisation à des fins commerciales est cependant interdite).