



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/2003/7
28 juillet 2003

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par chemin de fer
(Cinquante-septième session, 21-23 octobre 2003,
point 6 de l'ordre du jour)

**DÉTERMINATION DE LA CAPACITÉ DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE,
Y COMPRIS LES ASPECTS RELATIFS À LA REDEVANCE D'UTILISATION**

Progrès réalisés dans la mise en œuvre de la Directive 2001/14/EC concernant la répartition des
capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire
et la certification en matière de sécurité

Communication de la Direction générale Énergie et Transport de la Commission européenne

La Directive 2001/14/EC du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité a été publiée au Journal officiel des Communautés européennes le 15 mars 2001. Les États membres avaient deux ans pour transposer dans leur législation cette Directive et les autres directives constituant le «Paquet Infrastructure ferroviaire» (2001/12/EC et 2001/13/EC), soit jusqu'au 15 mars 2003.

Les principaux points sur lesquels porte la Directive 2001/14/EC sont:

- L'obligation pour les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire de publier un document de référence du réseau, présentant toutes les informations essentielles sur l'infrastructure et ses conditions d'utilisation;
- La définition des principes fondamentaux de tarification de l'infrastructure ferroviaire;

- La définition des procédures et principes relatifs à la répartition des capacités de l'infrastructure applicables aux candidats à l'utilisation de sillons;
- L'obligation pour les États membres de créer un organe de réglementation indépendant; et
- Les principes fondamentaux de certification en matière de sécurité s'agissant de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Pendant la période de deux ans accordée pour la mise en œuvre, le Comité de réglementation («Comité pour le développement du réseau ferroviaire européen») d'accompagnement de la mise en œuvre de la Directive 2001/14/EC a constitué le principal lieu d'échange de réflexions et de données d'expérience sur la mise en œuvre de cette Directive, l'objectif étant d'aider les États membres à mettre au point une législation appropriée ainsi qu'à établir les institutions et les procédures voulues. En particulier, entre décembre 2001 et avril 2002, une équipe spéciale composée d'experts de différents pays (Allemagne, Autriche, Finlande, France, Italie, Portugal, Royaume-Uni et Suède) s'est attachée à dégager les meilleures pratiques en termes de mise en œuvre des dispositions relatives à la tarification de l'infrastructure ferroviaire dont pourraient s'inspirer les États membres n'ayant pas encore mis la Directive en œuvre.

Jusqu'à présent, la Belgique, le Danemark, la Finlande, la France et le Luxembourg ont notifié à la Commission avoir transposé la Directive 2001/14/EC dans leur législation. La Commission s'emploie actuellement à évaluer la conformité des normes légales adoptées aux dispositions de la Directive. En avril 2003, la Commission européenne a engagé à l'encontre des États membres restants une procédure d'infraction pour non-communication des mesures nationales de mise en œuvre.

Les principales caractéristiques des mesures de mise en œuvre sont l'indépendance (par rapport à la fonction de prestation de services de transport ferroviaire) des fonctions essentielles à un accès non discriminatoire aux réseaux, telle que la définition de redevances d'accès aux voies ou la répartition des sillons ferroviaires, et la transparence du système de tarification de l'infrastructure sur la base de la tarification au coût marginal. À ce jour, pour autant que la Commission puisse en juger, les approches proposées par les États membres pour assurer l'indépendance des fonctions sont variables. Dans certains États membres, des gestionnaires d'infrastructure indépendants sont ou seront responsables des fonctions susmentionnées alors que dans d'autres des organes indépendants extérieurs aux entreprises générales du réseau ferroviaire intégré ont été mis sur pied pour les assurer. Certains États membres n'ont toujours pas décidé quelles structures seraient appelées à assurer l'indépendance des fonctions et il leur faudrait accélérer leur processus législatif.
