



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/SC.2/2007/7/Add.2
12 septembre 2007

FRANÇAIS
Original: RUSSE

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par chemin de fer

Soixante et unième session
Paris, 20 et 21 novembre 2007
Point 8 de l'ordre du jour provisoire

ÉTUDE DE LA SITUATION DES CHEMINS DE FER
DANS LES ÉTATS MEMBRES

Additif

Rapport des chemins de fer russes

1. Le programme de travail pour 2006-2010, adopté par le Comité des transports intérieurs à sa soixante-huitième session, tenue en 2006 (ECE/TRANS/166/Add.1, par. 2.5), prévoit que le Groupe de travail des transports intérieurs devra surveiller l'harmonisation des prescriptions applicables au transport international par chemin de fer, y compris à la sécurité ferroviaire et à la facilitation de son exploitation. Le présent document est soumis pour examen au Groupe de travail dans le cadre de ce mandat.

I. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS DES CHEMINS DE FER RUSSES

2. La Société des chemins de fer russes (RZhD) répond pleinement à la demande croissante de transports ferroviaires. Elle a enregistré, pour la période 2003-2006, une croissance du trafic de près de 17 % pour les marchandises et de plus de 12 % pour les voyageurs. Par ailleurs, l'augmentation des tarifs du transport de fret est restée inférieure à l'évolution des prix dans l'industrie, ce qui a stimulé l'économie nationale et a atténué l'impact du secteur des transports ferroviaires sur l'inflation (les tarifs ont augmenté d'environ 1 % en 2002, et seulement de 0,6 % trois ans après).

3. La RZhD satisfait la demande croissante tout en augmentant la qualité du transport et en améliorant la sécurité de la circulation ferroviaire. Les marchandises sont ainsi livrées plus rapidement; 90 % des livraisons, voire 95 % et plus en ce qui concerne les marchandises de première importance telles que le coke, les minerais, les biens d'équipement et les principales denrées alimentaires sont effectuées «exactement dans les délais».
4. Grâce à l'important accroissement des volumes transportés et à une augmentation du prix de revient inférieure au taux de l'inflation, la stabilité financière et le rendement de la RZhD s'améliorent. Son bénéfice net a triplé en trois ans et a dépassé les 26 milliards de roubles en 2006.
5. L'augmentation du bénéfice net de l'entreprise a eu une influence positive sur une série d'indicateurs financiers fondamentaux qui reflètent son indépendance et sa stabilité financières. La RZhD est aujourd'hui la première entreprise russe à s'être vu accorder la note «investissement» par les trois plus grandes agences internationales de notation (Moody's, Fitch et Standard & Poors), ce qui témoigne de sa grande transparence et de sa stabilité financières.

II. BILAN ET PERSPECTIVES DE LA RÉFORME DES TRANSPORTS FERROVIAIRES RUSSES

6. Pendant la mise en œuvre de la réforme, la RZhD a assuré la rentabilité des immobilisations. Parallèlement, les investissements privés dans l'acquisition de matériel roulant se sont développés. Ainsi, la part des wagons de transporteurs indépendants, d'opérateurs et d'autres propriétaires privés dans le parc total des wagons de marchandises est passée de 27,5 % à 33,2 % entre 2004 et 2006.
7. La RZhD continue à faire sortir de sa structure les activités compétitives qui peuvent être menées par des filiales.
8. Ces deux dernières années, son Comité de direction a décidé de la création d'un ensemble de filiales et d'entreprises apparentées, notamment dans les domaines d'activité suivants:
 - a) Transport de marchandises par conteneurs (Transkonteiner);
 - b) Transport de marchandises par matériel roulant isotherme (Refservis);
 - c) Transports suburbains de voyageurs;
 - d) Transports multimodaux (entreprise mixte «Russkaya Troïka» et «Transports maritimes d'Extrême-Orient»);
 - e) Transports d'automobiles et de cargaisons de bois;
 - f) Production et remise à neuf de matériel de transport (Rempoutmachine);
 - g) Remise à neuf de wagons de marchandises (usines de réparation de wagons de Roslavl et de Barnaoul, usine de réparation de locomotives de Saransk);
 - h) Production de moyens d'automatisation et de télémécanique ferroviaires (Elteza);

i) Gros travaux et travaux de recherche et développement (Rosjeldorstroï, Rosjeldorproekt);

j) Travaux de recherche et travaux d'études.

9. La principale modification structurelle grâce à laquelle la RZhD dans son ensemble augmentera considérablement son efficacité est la création de la filiale «Pervaya Grouzovaya Kompania». Cette filiale donne en effet la possibilité à la holding «Chemins de fer russes» d'entrer en concurrence sur un pied d'égalité avec des opérateurs privés sur le marché du transport de fret. Elle lui permettra en outre d'obtenir des ressources financières supplémentaires pour renouveler le matériel roulant et moderniser les infrastructures.

10. En ce qui concerne le transport de voyageurs, la RZhD a atteint une nouvelle étape de sa réforme structurelle.

11. En juin 2006 a été créée la Direction fédérale du transport de voyageurs (FPD), filiale de la RZhD et prototype de la future Compagnie fédérale de transport de passagers (FPK). La FPD a été chargée de gérer le réseau voyageurs pour les courtes et longues distances.

12. L'exploitation du réseau voyageurs revêt une grande importance sur le plan social. En effet, sur décision du Gouvernement, un mécanisme de compensation progressive des manques à gagner dus au transport de voyageurs bénéficiant de réductions de tarifs sur les lignes longue distance fonctionne depuis 2007.

13. Dans le cadre de la réforme du secteur voyageurs se poursuit la création, en coopération avec les entités souveraines de la Fédération de Russie, de sociétés de transport suburbain de voyageurs, avec pour objectif une activité non déficitaire.

14. À ce jour, 10 sociétés de transport suburbain de voyageurs ont été créées conjointement avec les régions: à Moscou et dans l'oblast de Moscou, à Saint-Pétersbourg, dans les kraï de l'Altaï, Primorsk et Krasnoïarsk, et dans les oblast de Sverdlovsk, Volgograd, Novossibirsk, Omsk et Kemerovo. Le Gouvernement russe a soutenu le détachement de ces activités, et continuera à compenser les manques à gagner dus aux réductions de tarifs prévues par décisions prises au niveau fédéral. Les sociétés de transport suburbain de voyageurs seront ainsi soutenues en permanence en partie par un financement fédéral et en partie par les financements locaux.

15. Actuellement, les documents relatifs à la création de cinq autres sociétés de transport suburbain de passagers, filiales de la RZhD, pour les chemins de fer du Nord-Caucase, d'Oktiabrsk, de Sverdlovsk et de Kouïbychev sont en préparation.

16. Pour permettre aux gares ferroviaires de fonctionner sans pertes, améliorer la qualité et la compétitivité des services fournis aux voyageurs, assurer l'efficacité de l'utilisation des équipements et l'accès non discriminatoire de tous les transporteurs au marché des services passagers, il a été créé en 2007 la Direction des gares ferroviaires (DZhV), filiale de la RZhD, qui coiffe la direction des transports voyageurs.

17. La DZhV s'est vu confier la gestion de toutes les gares importantes de voyageurs, principalement celles du réseau grandes lignes.

18. Si la DZhV se maintient en bonne santé économique et financière, il sera possible d'envisager de développer son activité en tant qu'entreprise indépendante.
19. Des projets communs sont réalisés avec des chemins de fer étrangers, l'objectif étant d'organiser des transports de passagers à grande vitesse en Russie et sur le marché international.
20. La réforme des transports de voyageurs permet d'augmenter l'intérêt des chemins de fer russes pour les investisseurs étrangers grâce à la structuration du secteur voyageurs et au renouvellement des équipements. Le fait de conserver dans le cadre de la DPF et de la DZhV les actifs bénéficiaires et déficitaires permettra à l'avenir d'augmenter la motivation des cadres dirigeants et du personnel.
21. Les premiers résultats des filiales de la RZhD créées entre 2004 et 2006 sont positifs: leurs actifs nets ont augmenté, ainsi que les bénéfices tirés des ventes et les bénéfices nets. Cela témoigne de l'amélioration de l'efficacité de la gestion de la RZhD et de l'augmentation stable des sources complémentaires de recettes provenant de l'activité des filiales et des sociétés apparentées.
22. Il est prévu, dans un proche avenir, de poursuivre la création de filiales et de sociétés apparentées de la RZhD ainsi que d'entreprises mixtes avec des partenaires russes et étrangers. Grâce à ces mesures, la séparation du point de vue organisationnel des activités d'exploitation et des activités secondaires, ainsi que de celles menées dans un environnement concurrentiel sera pratiquement achevée.

III. INVESTISSEMENTS DANS LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES ET LE MATÉRIEL ROULANT

23. L'un des objectifs principaux de la RZhD pour les années à venir est d'assurer la croissance stable des investissements dans les infrastructures et le matériel roulant. Elle a considérablement progressé dans cette direction en organisant les investissements sur la base de projets.
24. En 2006, compte tenu du leasing, plus de 200 milliards de roubles ont été investis dans le développement et la modernisation des infrastructures et des équipements de la Société, ce qui représente une augmentation de 19,3 % par rapport à l'année précédente. Ce montant a été consacré à plus de 73 % au développement des infrastructures et à environ 27 % au renouvellement du matériel roulant.
25. Des objectifs très importants ont ainsi pu être atteints en matière de développement et de renouvellement des infrastructures, en premier lieu sur les principales lignes de transit et lignes internationales.
26. La RZhD a pu augmenter considérablement les achats et la modernisation du matériel roulant nécessaire pour répondre à la demande croissante de transports. En 2006, par rapport à 2005, les achats de locomotives ont été multipliés par 1,5 (atteignant 277 unités), ceux de wagons de passagers ont augmenté de 22,6 % et ceux de wagons de marchandises de plus de 7 %. Le rythme de modernisation du matériel roulant s'est aussi nettement accéléré.