



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/2005/6/Add.1  
24 août 2005

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par chemin de fer  
(Cinquante-neuvième session, Paris (France),  
24 et 25 novembre 2005, point 6 de l'ordre du jour)

**ÉTUDE DE LA SITUATION DES CHEMINS DE FER  
DANS LES PAYS MEMBRES**

Communication des Gouvernements hongrois, irlandais et lituanien

**HONGRIE**

**Données sur l'évolution passée et future du trafic voyageurs et du trafic marchandises**

Données sur le trafic voyageurs				
Service		2003	2004	2005 (prévisions)
Intérieur	Nombre de voyageurs (milliers)	155 103	157 806	152 028
	Voyageur-kilomètre (milliers)	9 759 483	10 025 210	8 919 380
	Longueur moyenne du parcours (km)	62,9	63,5	58,7
International	Nombre de voyageurs (milliers)	2 056	1 906	2 000
	Voyageur-kilomètre (milliers)	397 521	383 484	386 000
	Longueur moyenne du parcours (km)	193,4	201,2	193,0
<b>Total</b>	<b>Nombre de voyageurs (milliers)</b>	<b>157 158</b>	<b>159 712</b>	<b>154 028</b>
	<b>Voyageur-kilomètre (milliers)</b>	<b>10 157 004</b>	<b>10 408 694</b>	<b>9 305 380</b>
	<b>Longueur moyenne du parcours (km)</b>	<b>64,6</b>	<b>65,2</b>	<b>60,4</b>

Données sur le trafic marchandises						
	2003		2004		2005 (prévisions)	
	Milliers de tonnes	Milliers de tonnes-kilomètres	Milliers de tonnes	Milliers de tonnes-kilomètres	Milliers de tonnes	Milliers de tonnes-kilomètres
Intérieur	13 536	1 573 664	14 995	1 700 395	14 771	1 705 919
Exportation	9 808	1 650 753	9 702	1 652 392	10 343	1 654 316
Importation	14 480	2 661 666	15 253	2 784 744	14 655	2 672 216
Transit	5 116	1 727 642	6 117	2 172 973	6 761	2 369 997
<b>Total</b>	<b>42 940</b>	<b>7 613 725</b>	<b>45 567</b>	<b>8 310 504</b>	<b>46 530</b>	<b>8 402 448</b>

### **Évolution faisant suite à la réorganisation du secteur ferroviaire, en particulier formation de nouvelles entreprises ferroviaires**

L'État a commencé à élaborer une stratégie pour le secteur ferroviaire. Le débat sur la proposition du Gouvernement se poursuit actuellement (mars 2005). L'objectif qui y est énoncé est de renforcer la concurrence libre et neutre sur le réseau ferroviaire contrôlé par l'État, de diviser MÁV en plusieurs entreprises et de privatiser le transport de marchandises. Quant aux évolutions, la modernisation complète des principales lignes internationales avec des ressources de l'UE est l'un des buts. La modernisation des voies vise à rendre les temps de transport attrayants pour le plus grand nombre possible d'entreprises ferroviaires afin d'exploiter au maximum les capacités des voies.

En restructurant les organismes officiels qui sont actuellement actifs, on commencera cette année les travaux visant à établir un nouvel organe de régulation. Cet organe sera chargé à la fois de la régulation du trafic ferroviaire et de la supervision du jeu de la concurrence.

### **Investissement dans i) l'infrastructure ferroviaire et ii) le matériel roulant<sup>1</sup>**

#### **Infrastructure ferroviaire**

Après l'adhésion à l'UE, les principales ressources pour les travaux de remise en état sont l'appui infrastructurel de l'Union européenne, les crédits accordés par la Banque européenne d'investissement (BEI) et la part du budget national qui complète les montants mentionnés.

<sup>1</sup> Les graphiques sur la situation actuelle et les prévisions des investissements sont présentés ci-dessous:

- Fonds européen pour la Hongrie, le secteur des transports et MÁV;
- Développement des corridors ferroviaires;
- Développement à long terme des infrastructures ferroviaires;
- Développement à long terme des infrastructures autour de Budapest.

Parallèlement au programme de l'Instrument structurel de préadhésion (ISPA) commencé en 2001 pour près de 140 milliards de forint, les procédures d'appel d'offres ont été lancées pour un nouveau programme de la BEI de 60 milliards de forint et elles seront bientôt lancées pour le programme de 34 milliards de forint du Fonds de cohésion de l'UE. Les travaux de planification du nouveau projet commenceront avec des ressources importantes.

L'aménagement du corridor paneuropéen IV sur le territoire hongrois bénéficie de la priorité absolue dans les plans de développement et l'aménagement du corridor V est aussi prioritaire.

Projets commencés les années précédentes:

- Les travaux de remise en état réalisés grâce aux crédits fournis par la BEI pour le projet I sont poursuivis:
  - Ligne Budapest-Újszász-Szolnok (travaux commencés en 1998, 50 millions d'euros de crédit de la BEI qui s'ajoutent aux ressources nationales, achèvement prévu en 2007);
  - Lignes Cegléd-Kiskunfélegyháza-Szeged (section Cegléd-Kecskemét achevée en 2003, section Kecskemét-Városföld achevée en 2004, vitesse limite de 120 km/h; dans le cadre du projet, il est prévu de renforcer la capacité de la ligne à une voie en construisant une deuxième voie sur la section la plus critique).
- Pour ce qui est du projet IV de la BEI, de nouvelles procédures de passation de marchés publics seront lancées pendant l'été 2005 pour l'électrification de la ligne Győr-Pápa-Celldömök et la modernisation de la gare de Rákospalota-Újpest.
- La reconstruction des gares de Székesfehérvár et Érd et la modernisation de la section Óbuda-Piliscsaba – sous réserve que les ressources nécessaires soient disponibles – seront réalisées dans la période 2006-2008.
- Modernisation réalisée grâce à l'appui de l'Instrument structurel de préadhésion de l'UE:
  - Section Budapest-Cegléd-Szolnok (rénovation technique, accroissement de la vitesse, reconstruction de la gare centrale de Cegléd et des gares de Vecsés, Üllő, Monor et Pilis);
  - Ligne Budapest-Hegyeshalom (phase II) (reconstruction de la section Budaörs-Biatorbágy pour pouvoir y atteindre une vitesse de 140 km/h, utilisation du système européen de contrôle du trafic ferroviaire (ETCS) sur la section Komárom-Ács, reconstruction complexe des gares de Komárom, Győr, etc.);

- Section Zalalövő-Zalaegerszeg-Boba (électrification sur toute la longueur, installation du système ETCS, vitesse de 100 à 120 km/h, améliorations techniques);
- Phase I de la modernisation de la ligne Szolnok-Békéscsaba-Lökösháza:
  - Section Szajol-Mezőtúr (reconstruction);
  - Section Békéscsaba-Lökösháza (vitesse maximale autorisée portée de 80 à 100 km/h)

#### Nouveaux projets:

- Des ressources provenant du Fonds de cohésion ont été mises à la disposition de la Hongrie après son adhésion à l'UE. Les premiers projets ferroviaires, commencés avec l'appui de l'UE, ont été les travaux de construction des lignes Budapest/Ferencváros-Vecsés et Mezőtúr-Békéscsaba.
- Installation du système ETCS en 2007-2008 parce que la phase II sur la ligne ferroviaire Budapest-Szolnok-Lökösháza peut aussi être réalisée avec l'appui de l'UE.
- Afin de mettre au point de nouveaux projets financés par le Fonds de cohésion, la planification de la ligne ferroviaire Szolnok-Debrecen-Záhony est poursuivie et celle de la ligne Budapest/Kelenföld-Tárnok et Székesfehérvár-Boba va commencer.

#### Investissements dans les systèmes

- En 2005, les projets d'investissement seront poursuivis. Ces projets comprennent la modernisation des sites de chargement et de déchargement, la rénovation des ponts-bascules, la mise au point d'équipements de signalisation et les systèmes de contrôle du trafic et de surveillance à l'extérieur. Le programme de modernisation des passages à niveau sera poursuivi et le programme prévu sur deux ans de modernisation du pont de Vasvári Rába est classé prioritaire.
- Divers travaux moins importants de démolition, de mise au point et de reconstruction concernant seulement une gare, une installation ou un site seront aussi réalisés.
- Les achats, les applications, l'intégration des technologies de l'information, la maintenance, les moyens techniques des bureaux et de l'administration, l'équipement et les services des diverses unités commerciales et fonctionnelles de MÁV sont aussi inclus dans les plans d'investissement.

### Investissements dans les biens fonciers ferroviaires

Projet	2003 (millions de forint)	2004 (millions de forint)
<b>Principaux investissements</b>		
– Reconstruction de la gare de Budapest Keleti		
– Rénovation du bâtiment des archives de MÁV		
– Rénovation du bâtiment voyageurs de la gare de Szombathely		
– Création des frontières Schengen		
Autres investissements		
<b>Total</b>	<b>1 946</b>	<b>1 107</b>

### Investissements dans le matériel roulant

#### Secteur commercial du transport de voyageurs

Projet	2003 (millions de forint)	2004 (millions de forint)	2005 (prévisions) (millions de forint)
Achat de voitures	0	0	-
Rénovation de voitures	5 129	3 167	-
Achat de trains à unités multiples	15 511	12 157	-
Rénovation de trains à unités multiples	4 867	1 511	-
<b>Total</b>	<b>25 507</b>	<b>16 835</b>	<b>26 203</b>

#### Secteur commercial du transport de marchandises

Principaux investissements dans le matériel roulant et l'infrastructure ferroviaire			
Projet	2003 (millions de forint)	2004 (millions de forint)	2005 (prévisions) (millions de forint)
Transformation de 150 wagons Eams en wagons Teams	0	340	410
Rénovation d'embranchements avec des établissements industriels	808	91	860
<b>Total</b>	<b>808</b>	<b>431</b>	<b>1 270</b>

#### Secteur commercial des machines (traction et maintenance)

Le principal investissement du secteur concerne les opérations simultanées de rénovation et de réparation importante des locomotives diesel (remotorisation) qui circulent sur le réseau de MÁV. Cette modernisation, outre qu'elle améliore la fiabilité des véhicules, réduit la maintenance et la consommation d'énergie. Le tri d'anciens véhicules et l'achat de nouveaux représentent une solution beaucoup plus coûteuse pour couvrir les besoins en unités de traction

que la remotorisation. Ces rénovations permettent d'accroître de 10 à 15 ans la durée de vie des locomotives. Cependant, le secteur commercial des machines recherche des solutions pour financer l'achat de 200 locomotives électriques monocourant, de 15 locomotives électriques multisystème et de 80 locomotives diesel universelles.

Projet de rénovation des unités de traction						
	2003		2004		2005 (prévisions)	
Type de locomotives	Nombre d'unités	Forint (millions)	Nombre d'unités	Forint (millions)	Nombre d'unités	Forint (millions)
M41	0	0	5	1 228	12	3 123
M47	14	606	10	1 239	4	1 280
M62	1	132	14	3 042	10	3 150
Total	15	739	29	5 510	26	7 553

### **Informations sur les activités de recherche menées dans le domaine des transports ferroviaires**

Sous l'autorité du Ministère de l'économie et des transports, le Département de l'automatisation dans les transports de l'Université de technologie et d'économie de Budapest a réalisé en 2004 une étude avec la coopération de MÁV Information Technology LLC. Cette étude porte sur l'application des systèmes de positionnement par satellite et leur intégration dans le transport ferroviaire.

### **Expériences pratiques en matière d'application des systèmes mondiaux de positionnement par satellite dans le transport ferroviaire de marchandises**

Actuellement, MÁV n'utilise pas de systèmes mondiaux de positionnement par satellite et n'a donc pas d'expérience pratique en la matière. En 2004, elle a décidé de lancer un projet sur l'application du GPS qui sera intégré dans sa stratégie pour les technologies de l'information et une étude de faisabilité sera aussi réalisée. Le lancement du projet visant à rénover le secteur commercial des machines grâce à la technologie GPS est prévu au quatrième trimestre de 2005.

1. Un système local de positionnement pour la protection des chargements est en cours de mise au point à la gare de Budapest Ferencváros. Ce système vise à protéger les wagons de fret chargés de marchandises de haute valeur entre le moment où ils arrivent à la gare et le moment où ils la quittent. Des cadenas électroniques placés sur les wagons sont en liaison permanente avec le centre de contrôle de sorte que l'on sait toujours l'endroit exact où se trouvent les wagons chargés de marchandises de haute valeur. Si un cadenas est fracturé, le système alerte immédiatement l'aiguilleur dans le centre de contrôle. Le système devrait commencer à fonctionner pendant l'été 2005. Son élargissement a déjà commencé. Par la suite, il sera possible de suivre les précieux chargements sur l'ensemble du parcours.
2. Le système de protection électronique a déjà été installé à titre expérimental sur deux locomotives diesel. Il donne des informations exactes sur l'endroit où se trouvent les

locomotives et sur la quantité de combustible consommé. Lorsque l'on aura résumé et évalué les données d'expérience, la décision sera prise sur l'élargissement de l'application.

3. Un autre moyen assure la protection des wagons pendant le déplacement du train. Ce système ne donne qu'indirectement la position: un signal d'alarme est transmis à la locomotive si les cadenas sont ouverts. MÁV a retenu certains trains pour tester le système.

4. Un système central de contrôle du trafic a été établi sur les lignes du réseau ferroviaire principal. Il donne des informations complètes sur le trafic sur une section donnée et la position des trains sur les voies. Des ordinateurs enregistrent les situations anormales et les divers arrêts du train.

### **Sécurité ferroviaire: techniques d'évaluation des risques**

1. Les experts de MÁV ont établi un système informatisé moderne d'enregistrement et de bases de données.

Le système doit servir à analyser les risques au cours des opérations, à assurer une supervision effective du respect des prescriptions sur les plans individuel, matériel et juridique et sur les plans des objectifs, du contrôle, de l'inspection et de la gestion afin de fournir des données exactes et de faciliter le développement technique, l'appui et les décisions. Pour prévenir les accidents, les secteurs commerciaux de l'entreprise procèdent à des évaluations des risques.

Un système similaire continue à être utilisé pour des circonstances extraordinaires telles que des incendies, des déversements non contrôlés ou des fuites de marchandises dangereuses.

2. Par suite du nombre croissant d'accidents dus à des tiers, il est judicieux de faire participer des organismes extérieurs aux activités de prévention.

- Chaque année, afin de réduire et prévenir les accidents, les passages à niveau sont classés en fonction de leur dangerosité. Compte tenu de l'analyse des données sur les accidents et le trafic, de la vitesse autorisée sur les voies et les routes, de la façon dont la sécurité est assurée et des conditions environnementales, des travaux importants sont réalisés sous la coordination de l'Institut scientifique des transports (Közlekedéstudományi Intézet) qui est l'organisme de base pour réviser le système de sécurité des passages à niveau et pour réaliser les modifications nécessaires.
- En fonction des instructions qu'elle a reçues, l'Association scientifique pour les transports (Közlekedéstudományi Egyesület) étudie certains thèmes relatifs à la sécurité des transports, sur le plan scientifique, à l'échelle internationale. Les études sont présentées lors de ses conférences. Elle soumet des propositions aux ministères et autorités concernés.
- Le Comité pour la prévention des accidents ferroviaires créé par MÁV relève du comité spécial du Comité national de prévention des accidents (OBB) et a été créé avec la participation de spécialistes d'autres modes de transport. Analysant et

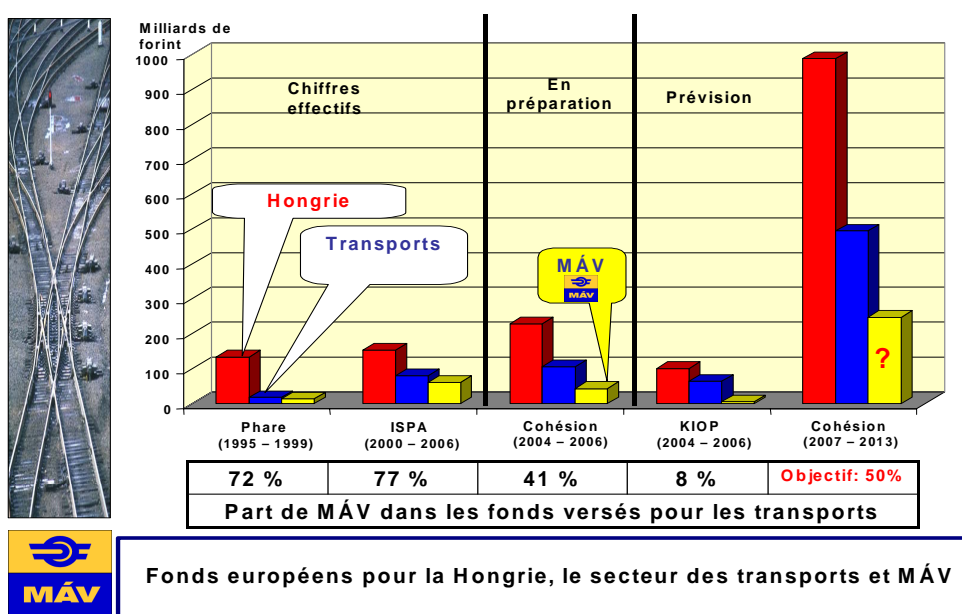
étudiant certains thèmes relatifs à la sécurité des transports, le Comité a pour fonction de soumettre des propositions sur les mesures à prendre.

- Des contrôles complets ont été réalisés dans les principales gares, d'autres gares où le trafic est important ainsi que dans des gares de triage et, lorsque les faits ont été observés et que les événements ont été évalués et analysés, des propositions ont été faites pour prendre des mesures appuyant la prévention.

3. Selon l'article 54 de la loi CVIII/1993, les risques pour la santé et la sécurité des employés doivent être évalués à la fois quantitativement et qualitativement. La pratique est harmonisée avec les méthodes de l'Union européenne.

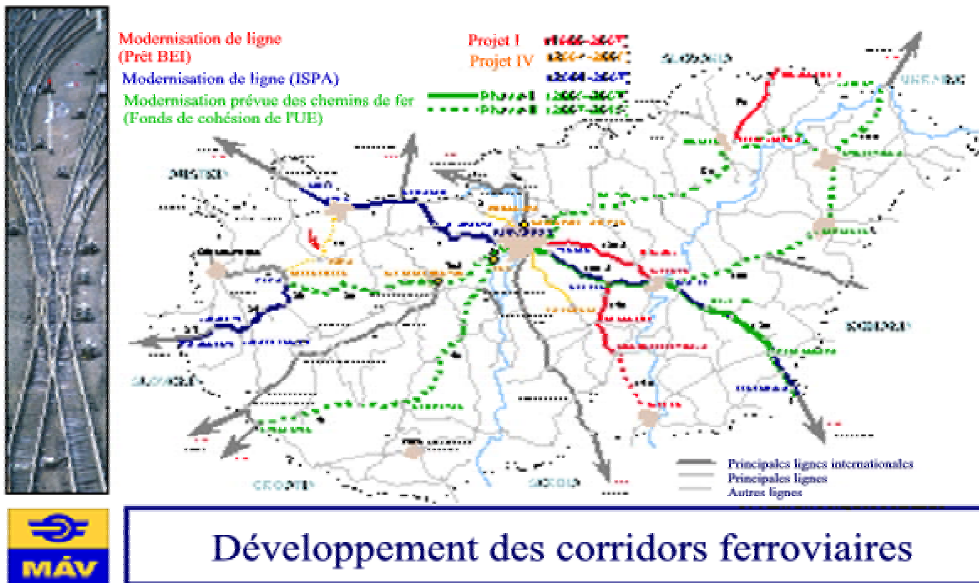
L'évaluation s'étend au cadre de travail, aux outils de travail, aux matières dangereuses, aux produits et aux charges pour les employés dans le domaine d'activité considéré. La personne qui évalue les risques précise leurs niveaux en fonction des examens effectués. Ces niveaux sont déterminés, selon la méthode appliquée, en fonction de la fréquence et de la gravité des conséquences éventuelles. Selon la gravité du risque, le spécialiste qui procède à l'examen formule des propositions à l'intention du cadre habilité à prendre des mesures préventives. Ces mesures sont classées par ordre de priorité. Une base de données informatisée et son logiciel d'exploitation aident l'expert à évaluer les risques.

Grâce au système d'évaluation des risques, on peut prévoir avec une bonne précision les conséquences du dommage attendu sur la santé et la sécurité des personnes. Les coûts de prévention et de réalisation peuvent être planifiés et tous ces éléments constituent donc une partie utile du système de gestion économique.

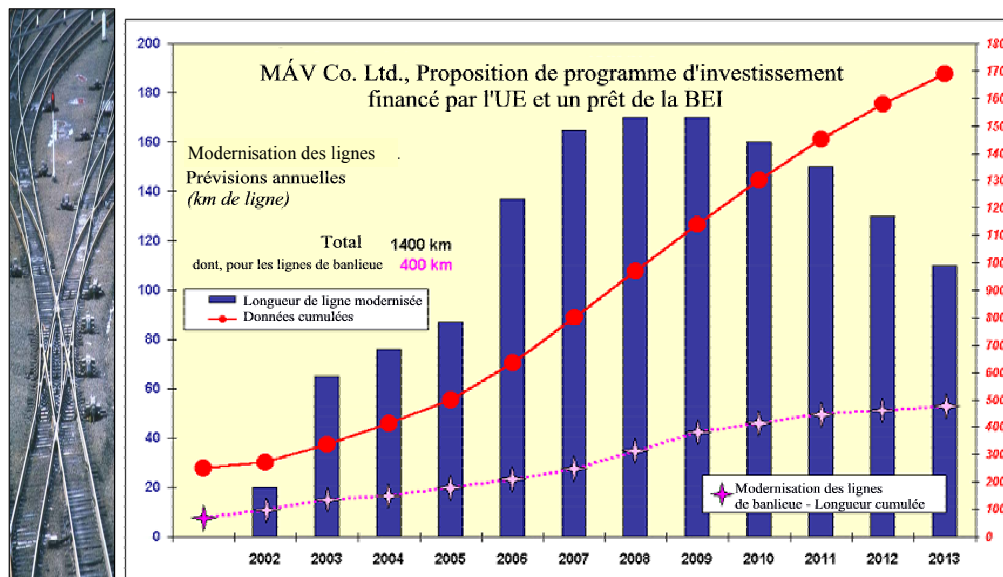




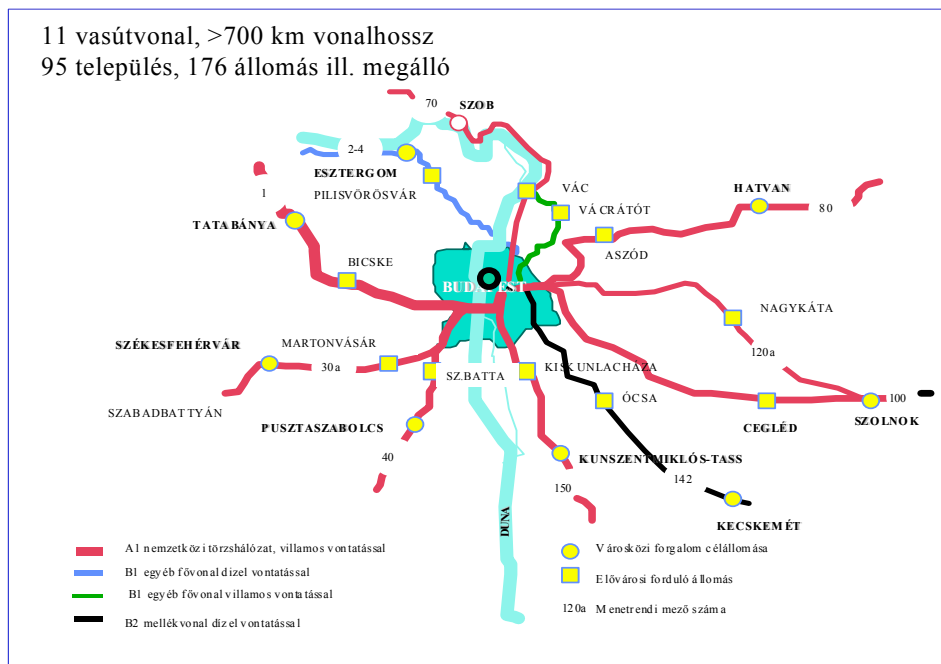
PROJETS DE MODERNISATION DES CHEMINS DE FER FINANCES PAR L'UE



Développement des corridors ferroviaires



Développement à long terme des infrastructures ferroviaires



### Développement à long terme de l'infrastructure des chemins de fer de banlieue autour de Budapest

## IRLANDE

### Données sur l'évolution passée et future du trafic voyageurs et du trafic marchandises

Le nombre de parcours voyageurs a augmenté régulièrement au cours des 10 dernières années. Le nombre total de parcours ferroviaires est passé de 25,8 millions en 1994 à 34,5 millions en 2004. La sous-estimation pour 2004 pourrait atteindre jusqu'à 2,5 millions en raison des fermetures le week-end de la ligne DART (Dublin area coastal rail line (ligne de la zone côtière de Dublin)). Un programme majeur de mise à niveau et de reconstruction est en cours et se poursuivra au cours des cinq prochaines années. Toute l'infrastructure a été mise à niveau, tout le matériel roulant sera bientôt modernisé et une capacité supplémentaire sera assurée.

Iarnród Éireann (Irish Rail) a remodelé ses activités de fret et a supprimé celles qui étaient déficitaires. Les volumes transportés, exprimés en millions de tonnes, ont baissé: 3,0 en 1994 et 2,0 en 2004.

### Évolution

Le Règlement S.I. 537 (2003), intitulé «European Communities (licensing of railway undertakings) Regulations» a donné effet en Irlande à la Directive 2001/13/CE portant sur les

licences des entreprises ferroviaires. En vertu de ce règlement, les demandeurs doivent apporter la preuve de leur honorabilité et de leur capacité financière et satisfaire à d'autres prescriptions pour pouvoir obtenir du Ministère une licence d'entreprise ferroviaire. Cependant, la licence ne donne pas à elle seule le droit à une entreprise ferroviaire d'accéder à l'infrastructure ferroviaire nationale. Il est clair que l'accès à l'infrastructure ferroviaire existante dépendra de l'examen de diverses questions de fonctionnement et de sécurité. Un tel accès nécessitera la conclusion d'un arrangement entre une entreprise ferroviaire et Iarnród Éireann. À ce jour, aucune nouvelle demande n'a été formulée pour créer une nouvelle entreprise ferroviaire.

### **Investissements dans l'infrastructure ferroviaire et le matériel roulant**

#### **Chiffres effectifs pour 2004 et estimations pour 2005 (en milliers d'euros)**

	2004	2005	Total 2004 et 2005
Matériel roulant	90 883	94 200	185 083
Infrastructure ferroviaire	254 294	297 200	551 494

#### **Sécurité ferroviaire: techniques d'évaluation des risques**

Un modèle de risque, faisant appel aux techniques modernes d'évaluation des risques, a été établi pour le système ferroviaire par le gestionnaire de l'infrastructure des chemins de fer irlandais. Ce modèle est utilisé pour aider à prendre des décisions en connaissance de cause en matière d'investissements dans les chemins de fer.

Lorsqu'un risque est évalué pour la première fois, des notes sont attribuées à la fréquence des défaillances (F), à la probabilité d'obtenir un résultat fâcheux (P) et à la gravité probable de ce résultat (S). La note globale pour chaque risque est la somme  $F + P + S$ . Les risques au-dessus d'une note prédéterminée sont traités en détail dans le modèle de risque.

Le modèle de risque fait appel aux techniques modernes d'évaluation des risques, par exemple:

- Analyse par arbre d'événements
- Analyse par arbre de défaillance
- Analyse des modes de défaillance, des effets et des conséquences
- Analyse d'erreur-tâche et approche HAZID.

Le risque est quantifié et comparé aux seuils de tolérabilité. On peut étalonner les résultats en utilisant les données enregistrées sur les incidents et accidents. La base de données plus large du Royaume-Uni sur les accidents est utilisée pour ventiler les risques.

Les limites supérieures de tolérabilité et des limites acceptables pour l'essentiel ont été fixées en fonction des pertes en vies humaines par an telles qu'elles sont définies par l'ISO.

Les risques dépassant les limites supérieures de tolérabilité sont classés comme devant être traités en priorité. Les risques classés dans la catégorie «aussi faibles qu'il est raisonnablement possible» («as low as reasonably practicable», ALARP), qui se situe entre la catégorie «intolérables» et «acceptables pour l'essentiel» sont traités sur la base d'une analyse coûts-avantages. Lorsque les investissements visant à atténuer les risques sont examinés, la priorité est donnée aux remèdes présentant le meilleur rapport coûts-avantages.

Le modèle est en cours d'intégration dans le système de gestion des infrastructures et est propre au site considéré. Il permet de ventiler les risques en fonction de l'état des infrastructures. Une distinction peut être faite entre risques collectifs et risques individuels.

Le modèle a été élargi pour inclure le matériel roulant et est en outre en cours d'extension aux accidents du travail. Les résultats obtenus grâce au modèle permettent aux gestionnaires de classer par ordre de priorité et de ventiler les investissements touchant la sécurité dans le système ferroviaire.

## LITUANIE

### Données sur l'évolution passée et future du trafic voyageurs et du trafic marchandises

Année	2003	2004	2005	2006
Voyageurs transportés (en millions)	7,0	7,0	7,0	7,1
Fret transporté (en millions de tonnes)	43,4	45,5	44,5	44,9

### Évolution faisant suite à la réorganisation du secteur ferroviaire, en particulier formation de nouvelles entreprises ferroviaires

La Lituanie a adhéré à l'Union européenne en 2004 et a adopté plusieurs textes de loi transposant le droit de l'UE dans le droit national. Les lois et autres textes juridiques ci-après concernant le secteur des transports ferroviaires ont été adoptés: loi sur la réforme du secteur des transports ferroviaires (8 avril 2004), code des transports ferroviaires (22 avril 2004), loi sur la sécurité des transports ferroviaires (16 décembre 2003), résolution du Gouvernement lituanien n° 783 du 17 juin 2003 concernant les règles sur l'octroi de licences pour la fourniture de services de transport ferroviaire pour les voyageurs, les bagages et le fret, résolution du Gouvernement lituanien n° 610 du 19 mai 2004 concernant l'approbation des règles sur la perception de droits pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, résolution du Gouvernement lituanien n° 611 du 19 mai 2004 concernant les règles de répartition de la capacité des infrastructures ferroviaires publiques. Ces textes de loi visent à réaliser le principal objectif des prescriptions de l'UE et ont servi de base pour l'entrée de nouvelles entreprises ferroviaires sur le marché des transports ferroviaires en Lituanie. Après avoir obtenu une licence et un certificat de sécurité conformément à la procédure établie par la loi et après avoir conclu un contrat pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire publique avec le gestionnaire de ladite infrastructure, une entreprise ferroviaire (exploitant) a le droit d'utiliser cette dernière. La réforme du secteur des transports ferroviaires est en cours de même que la séparation entre les fonctions de gestion des infrastructures et les activités de transport ferroviaire.

## Investissements dans le secteur des transports ferroviaires

**Tableau 1. Investissements dans le secteur des transports ferroviaires  
(en millions de talonas)**

Source d'investissement	2003	2004	2005	2006
JSC – ressources propres des chemins de fer lituaniens	287,4	239,1	196,7	218,0
Budget de l'État	20,7	26,9	31,3	52,6
Prêt	54,5	60,7	85,9	
Appui financier de l'UE	20,0	26,3	133,3	247,4
<b>TOTAL</b>	<b>382,6</b>	<b>353,0</b>	<b>447,2</b>	<b>518,0</b>

Le tableau 2 présente la ventilation du total des investissements dans l'infrastructure ferroviaire et le matériel roulant.

**Tableau 2. Investissements dans l'infrastructure ferroviaire et le matériel roulant  
(en millions de talonas)**

Année	Infrastructure ferroviaire	Matériel roulant
2003	294,9	31,5
2004	242,7	68,0
2005	308,2	127,6
2006	431,2	29,0

### Expériences pratiques en matière d'application des systèmes mondiaux de positionnement par satellite

Les systèmes mondiaux de positionnement par satellite ne sont pas utilisés en Lituanie. Cependant des études sont réalisées sur les fonds qui pourraient venir de l'UE pour développer les systèmes de gestion du trafic et d'autres systèmes.

### Activités de recherche financées par l'État dans le domaine des transports ferroviaires

Une analyse des spécifications techniques concernant l'interopérabilité des applications et du contrôle télématiques des systèmes ferroviaires transeuropéens classiques et des sous-systèmes d'exploitation et de signalisation a été réalisée en 2004. Il est prévu d'en effectuer une en 2005 concernant l'interopérabilité des applications télématiques dans le cas du sous-système des services de fret du système ferroviaire transeuropéen classique.

### **Informations sur les évolutions des techniques d'évaluation des risques**

L'Inspection des chemins de fers nationaux, qui relève du Ministère des transports et des communications, contrôle les activités des acteurs du secteur des transports ferroviaires conformément aux prescriptions applicables à la sécurité du trafic et repère les lacunes qui peuvent avoir de lourdes conséquences sur les risques d'accident. La sécurité des transports ferroviaires est analysée chaque année. Tous les accidents et incidents font l'objet d'enquêtes et d'examen pour déterminer pourquoi ils se sont produits et définir les mesures préventives à prendre. Lors des enquêtes, les circonstances, les raisons et les conséquences sont déterminées. En fonction de l'analyse de la sécurité des transports ferroviaires et des documents issus des enquêtes sur les accidents ou incidents, des mesures sont mises au point pour accroître cette sécurité.

-----