



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/2005/6  
19 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**

Transmis par les Gouvernements belge et bulgare

**BELGIQUE****1. Données sur l'évolution passée du transport par chemin de fer des voyageurs et des marchandises**

## 1.1 Nombre de voyageurs et de kilomètres par chemin de fer

	Voyageurs par chemin de fer (SNCB)		Kilomètres par chemin de fer (SNCB)	
	* 1 million		* 1 million	
	Total	Évolution (%)	Total	Évolution (%)
1980	163,7		6 963	
1981	168,8	3,13	7 078	1,65
1982	162,6	-3,70	6 879	-2,81
1983	155,5	-4,34	6 631	-3,61
1984	149,9	-3,61	6 444	-2,82
1985	150,3	0,27	6 572	1,99
1986	139,1	-7,45	6 069	-7,65
1987	142,2	2,25	6 270	3,31
1988	143,1	0,62	6 348	1,24
1989	142,0	-0,78	6 400	0,82
1990	142,4	0,26	6 539	2,17
1991	145,5	2,18	6 771	3,55
1992	145,0	-0,32	6 798	0,40
1993	145,3	0,24	6 694	-1,53
1994	142,6	-1,89	6 638	-0,84
1995	144,0	0,99	6 757	1,79
1996	141,7	-1,61	6 788	0,46
1997	143,5	1,25	6 980	2,83
1998	145,9	1,67	7 097	1,68
1999	147,3	0,98	7 354	3,62
2000	153,3	4,08	7 755	5,45
2001	160,3	4,57	8 117	3,65
2002	164,9	2,87	8 359	2,76
2003	168,3	2,06	8 341	0,06
2004	178,4	2,06	8 676	4,97

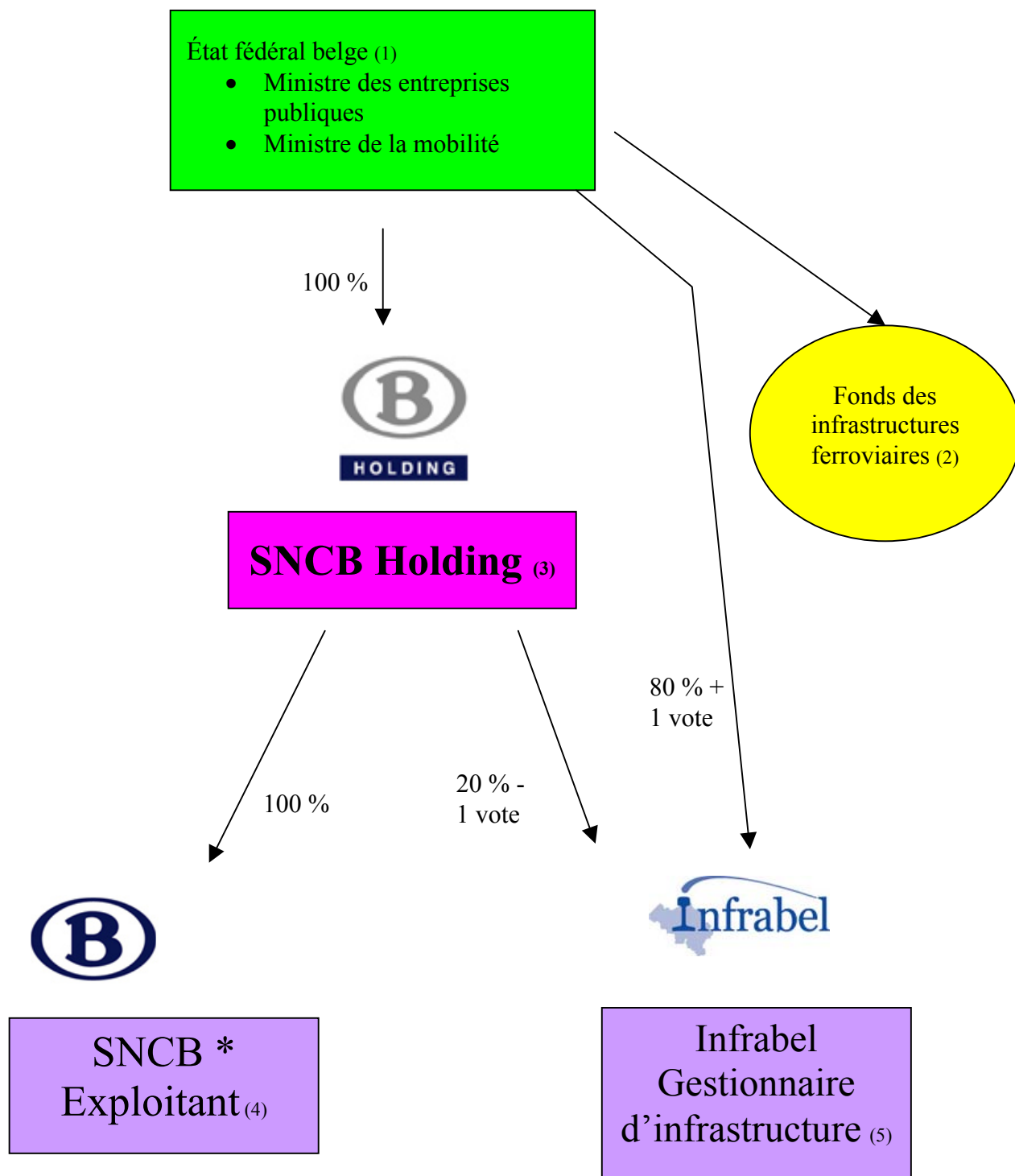
1.2 Trafic fret

	Tonnes de marchandises transportées (SNCB)		Nombre de tonnes-kilomètre (SNCB)	
	* 1 million		* 1million	
	Total	Évolution (%)	Total	Évolution (%)
1980	71,1		7 999	
1981	69,6	-2,01	7 528	-5,89
1982	62,4	-10,39	6 788	-9,83
1983	63,3	1,45	6 870	1,21
1984	70,8	11,89	7 905	15,07
1985	72,4	2,27	8 254	4,41
1986	63,1	-12,87	7 423	-10,07
1987	64,0	1,38	7 266	-2,12
1988	65,8	2,81	7 694	5,89
1989	65,9	0,14	8 049	4,61
1990	67,1	1,89	8 354	3,79
1991	64,7	-3,60	8 187	-2,00
1992	63,8	-1,40	8 346	1,94
1993	57,8	-9,34	7 581	-9,17
1994	63,1	9,12	8 081	6,60
<a href="#">1995</a>	59,7	-5,36	7 287	-9,83
1996	57,1	-4,42	7 244	-0,59
1997	58,8	3,07	7 465	3,05
1998	60,7	3,14	7 600	1,81
1999	59,1	-2,55	7 392	-2,74
<a href="#">2000</a>	61,3	3,60	7 674	3,81
2001	57,1	-6,90	7 080	-7,74
2002	57,2	0,26	7 297	3,06
2003	55,7	-2,56	7 293	-0,05
2004	58,4	4,79	7 691	5,46

### 1.3 Évolution

#### 1.3.1 Évolution structurelle

Au 1<sup>er</sup> janvier 2005, la Société nationale des chemins de fer belge (SNCB) est devenue, au terme de sa réforme, une holding regroupant différentes entités.



1. **État fédéral belge:** Pour le Gouvernement fédéral, M. Johan Vande Lanotte, Ministre des entreprises publiques, et M. Renaat Landuyt, Ministre de la mobilité, ont respectivement pris en charge la société nationale des chemins de fer et l'ensemble du système ferroviaire. L'objectif du Gouvernement est d'augmenter le trafic intérieur de voyageurs de 25 % au cours de la période 2000-2006 et de 25 % supplémentaires au cours de la période 2006-2012.
2. **Fonds des infrastructures ferroviaires:** Le Gouvernement a repris une part importante des dettes de la SNCB (7,4 milliards d'euros) via un véhicule financier.
3. **SNCB-Holding,** société-mère de tout le groupe ferroviaire belge, a le statut d'une société anonyme de droit public. Héritière juridique de l'ancienne SNCB, elle emploie 4 200 personnes. L'essentiel du personnel de l'ancienne SNCB est réparti entre Infrabel et la nouvelle SNCB\*. La SNCB-Holding dépend quasiment à 100 % de l'État, son unique actionnaire. Elle joue un rôle de coordination entre la SNCB\* – le transporteur de personnes et de marchandises –, d'une part, et, d'autre part, Infrabel – le gestionnaire d'infrastructure –, en respectant l'indépendance de celui-ci en matière d'allocation et de tarification des sillons.
4. **SNCB\*:** Filiale à 100 % de la SNCB-Holding, la SNCB est, au sein du groupe, l'entreprise de transport ferroviaire, tant de marchandises que de voyageurs. C'est par souci de clarté pour les clients qui connaissent très bien ce nom que l'opérateur ferroviaire continue à s'appeler SNCB et conserve le logo existant. Juridiquement, la nouvelle SNCB a pris la forme d'une société anonyme de droit public.
5. **Infrabel:** Le gestionnaire d'infrastructure est la société qui prend en charge l'ensemble du réseau ferroviaire public belge et assure son exploitation.

### 1.3.2 Évolution du service à la clientèle

Pour promouvoir une mobilité durable et maîtriser les effets du transport sur l'environnement, le Gouvernement encourage le passage de la route au rail. Des systèmes sont mis en place pour réduire les tarifs voyageurs, notamment pour les navetteurs, les écoliers et les seniors. Grâce à l'augmentation des subventions publiques et des contributions des employeurs, le prix payé par le voyageur diminue.

Le Gouvernement soutient activement le souci du client de la SNCB. Il a pour but d'offrir aux voyageurs un train bon marché, sans que cela ait un impact négatif sur la situation financière de la SNCB, et ce grâce aux dotations de l'État fédéral, aux contributions des tiers payants<sup>1</sup> et à l'accroissement du nombre de voyageurs. Il s'est fixé pour objectif d'augmenter le transport intérieur de voyageurs de 25 % au cours de la période 2000-2006 et vise une nouvelle hausse de 25 % pour la période 2007-2012.

Aujourd'hui, les priorités du programme d'investissement concernent essentiellement l'entretien et le développement de l'infrastructure existante en vue de la modernisation des gares et de l'offre (intérieure).

---

<sup>1</sup> Contributions des tiers payants: En Belgique, les employés qui utilisent le train pour se rendre à leur lieu de travail ou pour leurs loisirs ont la possibilité de voyager gratuitement. Une partie de ces frais de transport est payée par leur employeur («tiers-payant»).

Le Gouvernement estime que la SNCB a un rôle important à jouer en matière de transport de marchandises. À cet effet, elle doit être soutenue activement et être prête à constituer des alliances avec d'autres entreprises, étrangères.

Le Gouvernement considère chaque automobiliste comme un client potentiel, que l'on peut attirer par une politique renouvelée concernant les parkings. Le financement et l'exploitation des parkings des gares doivent être développés de sorte que les voyageurs journaliers puissent stationner gratuitement et que les tarifs soient également plus attractifs pour les voyageurs occasionnels. À cet effet, le Gouvernement débloquera un montant annuel de 7 millions d'euros entre 2006 et 2010.

### **Évolution récente**

L'arrêté royal du 12 mars 2003 a transposé dans la législation belge le premier ensemble de mesures ferroviaires européen constitué des directives 2001/12, 2001/13, 2001/14.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier, la SNCB est organisée en holding.

Ainsi, le marché du fret ferroviaire est davantage ouvert à la concurrence, en l'occurrence sur le réseau transeuropéen.

\* **RER/GEN**: Quelque 350 000 personnes convergent quotidiennement vers Bruxelles pour aller travailler ou étudier. Bon nombre d'entre elles continuent d'utiliser leur voiture, ce qui entraîne de nombreux embouteillages sur les axes menant à Bruxelles et encombre passablement le centre-ville. Pour offrir une alternative crédible à ces automobilistes, tout le monde s'accorde à dire qu'il est nécessaire de mettre en place un réseau dense de transports en commun couvrant un rayon de 30 km autour de la capitale et de garantir de bonnes fréquences (au minimum, un train toutes les 15 minutes durant les heures de pointe sur chacune des lignes) – en d'autres termes, un Réseau Express Régional (RER) (Gewestelijk Express Net–GEN – en néerlandais). Pour réaliser cet objectif, on estime qu'il faudra utiliser principalement le réseau ferroviaire existant de Bruxelles et de sa périphérie et ajouter de nouvelles lignes de bus en site propre. En outre, il est essentiel d'offrir une meilleure intégration de tous les moyens de transport, notamment par le biais d'une structure tarifaire unique entre les diverses entreprises de transports publics desservant Bruxelles et son hinterland.

## Investissements consacrés aux infrastructures ferroviaires et au matériel roulant

La SNCB met en œuvre des plans d'investissements à long terme (2001-2012) et à moyen terme (2004-2007). Le calendrier ci-dessous indique les montants affectés chaque année aux différents postes. La SNCB comptait investir 224 millions d'euros en matériel roulant entre 2004 et 2007. D'une part, elle investit dans de nouveaux trains climatisés et équipés de dispositifs d'affichage électronique des destinations et, d'autre part, elle équipe ses vieux trains de systèmes de signalisation et de télécommunication modernes.

Postes <i>[Millions d'euros 2004]</i>	2004		2005		2006		2007		Total	
	2001 - 2012	2004 - 2007	2001 - 2012	2004 - 2007	2001 - 2012	2004 - 2007	2001 - 2012	2004 - 2007	2001 - 2012	2004 - 2007
<b>Maintien de capacité</b>	<b>356,0</b>	<b>307,4</b>	<b>327,0</b>	<b>307,4</b>	<b>334,0</b>	<b>287,3</b>	<b>349,0</b>	<b>304,3</b>	<b>1 367</b>	<b>1 206</b>
<b>Équipement des gares</b>	<b>58,0</b>	<b>86,3</b>	<b>49,5</b>	<b>99,9</b>	<b>49,3</b>	<b>106,5</b>	<b>49,1</b>	<b>86,1</b>	<b>206</b>	<b>379</b>
<b>Extensions classiques</b>	<b>171,0</b>	<b>106,3</b>	<b>228,0</b>	<b>124,2</b>	<b>363,0</b>	<b>212,6</b>	<b>564,0</b>	<b>260,2</b>	<b>1 326</b>	<b>703</b>
<b>RER/GEN*</b>	<b>109,8</b>	<b>72,6</b>	<b>137,4</b>	<b>120,5</b>	<b>197,1</b>	<b>198,3</b>	<b>262,7</b>	<b>221,1</b>	<b>707</b>	<b>612</b>
<b>Matériel roulant</b>	<b>349,0</b>	<b>224,2</b>	<b>385,0</b>	<b>253,8</b>	<b>533,0</b>	<b>269,4</b>	<b>427,0</b>	<b>196,5</b>	<b>1 694</b>	<b>944</b>
Trains	308,0	210,0	349,0	238,2	492,0	247,0	386,0	173,0	1 536	868
Wagons	41,0	14,2	36,0	15,3	41,0	22,4	41,0	23,5	159	75
<b>Outils de production et bâtiments de service</b>	<b>26,0</b>	<b>34,5</b>	<b>20,0</b>	<b>43,2</b>	<b>17,0</b>	<b>35,7</b>	<b>17,0</b>	<b>52,1</b>	<b>81</b>	<b>166</b>
Bâtiments de service	11,0	18,0	7,0	26,7	5,0	19,2	5,0	35,6	28	99
Restructuration, équipement	15,0	16,5	13,0	16,5	12,0	16,5	12,0	16,5	52	66
<b>Matériel ateliers</b>	<b>48,0</b>	<b>27,1</b>	<b>26,0</b>	<b>38,9</b>	<b>16,0</b>	<b>38,8</b>	<b>15,0</b>	<b>81,2</b>	<b>104</b>	<b>186</b>
<b>Divers</b>	<b>50,0</b>	<b>58,6</b>	<b>38,0</b>	<b>54,3</b>	<b>23,0</b>	<b>54,4</b>	<b>23,0</b>	<b>54,5</b>	<b>134</b>	<b>222</b>
Informatique	27,0	48,0	22,0	43,9	16,0	43,9	13,0	43,9	77	180
Gestion des locaux	2,0	3,9	2,0	3,1	2,0	3,1	2,0	3,1	9	13
Divers	21,0	6,6	14,0	7,3	5,0	7,4	8,0	7,5	48	29
<b>TGV</b>	<b>559,0</b>	<b>557,4</b>	<b>332,0</b>	<b>447,1</b>	<b>108,0</b>	<b>255,9</b>	<b>10,0</b>	<b>63,6</b>	<b>1 009</b>	<b>1 324</b>
Service public fédéral	153,0	133,5	83,0	103,4	16,0	52,4	2,0	18,2	254	308
Financement du TGV	398,0	416,4	250,0	336,9	91,0	199,5	7,0	44,5	747	997
Fonds propres	8,0	7,4	5,0	6,7	2,0	4,0	0,0	0,9	15	19
<b>Enveloppe optionnelle</b>		<b>50,2</b>								<b>50</b>
Réserve		34,7								35
Projets physiques		15,5								15
<b>Total</b>	<b>1 726</b>	<b>1 525</b>	<b>1 544</b>	<b>1 489</b>	<b>1 640</b>	<b>1 459</b>	<b>1 717</b>	<b>1 320</b>	<b>6 627</b>	<b>5 792</b>

## **Informations sur les activités de recherche menées par le Gouvernement belge en matière de transport ferroviaire**

Coopération avec le Conseil fédéral de la politique scientifique. Étude des implications du chemin de fer sur la politique de déplacement.

- Projet AGORA-RER (lié au RER): constitution d'un logiciel et de bases de données à partir d'une étude relative au choix du mode de transport dans la région de Bruxelles.
- Prochaine étude sur les gares RER:
  - Capacité des aires de stationnement autour des gares
  - Niveau d'attraction des gares.
- Modèle dynamique du réseau: études portant sur la capacité de l'infrastructure ferroviaire dans le cadre de l'offre ferroviaire la plus récente (y compris le RER). Un modèle de simulation est élaboré à partir de ces études.

## **Expériences pratiques en matière d'application des systèmes de localisation GPS**

À l'heure actuelle, la Belgique n'a aucune expérience des systèmes GPS et ne dispose d'aucun projet en la matière.

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

Après l'accident ferroviaire survenu à Pécrot en 2001, deux enquêtes sur la sécurité ont été réalisées, l'une sur la responsabilité des conducteurs de train, l'autre sur tous les autres aspects de la sécurité. Le groupe SNCB a donc élaboré un plan d'action pour corriger les dysfonctionnements constatés. Il a ensuite décidé de se doter d'un système de contrôle de la sécurité de l'exploitation reposant, en partie, sur l'inventaire et la maîtrise des risques. Ce système de gestion des risques sera opérationnel à la fin 2006.

Les principes et les politiques utilisés à titre de mesure préventive visent à améliorer la sécurité générale du transport ferroviaire. À l'image d'autres pays, la Belgique a investi dans du matériel de communication et de localisation moderne, tel que le système européen de contrôle des trains (ETCS) et le GSM-R. L'utilisation des boîtiers de signalisation se généralise.

La SNCB a pris des premières mesures en vue de l'élaboration d'un système d'évaluation des risques: elle a procédé à un inventaire et à une évaluation des risques. S'agissant des techniques d'évaluation des risques, la SBNCB n'est soumise aujourd'hui en Belgique à aucune obligation légale, sauf en matière de responsabilité civile.



## **BULGARIE**

### **Restructuration des chemins de fer bulgares: opérateur et gestionnaire du réseau**

La restructuration du système de transport ferroviaire est entrée dans sa dernière phase. Le processus de restructuration de la Compagnie nationale des infrastructures ferroviaires est déjà achevé. Les normes européennes étant désormais respectées, le marché offre des possibilités de création de partenariats efficaces et de coopération avec les pays de l'Union européenne. La BDZ EAD – l'opérateur – vient quant à elle d'achever la séparation de la gestion de son système de comptabilité entre les services de transport de voyageurs et de marchandises. La séparation des institutions au sein de la nouvelle organisation commerciale – une holding – ne devrait plus tarder. Pour ce qui est de la planification à long terme, la privatisation de la BDZ EAD devrait débuter en 2005.

#### **Ces résultats sont le fruit des ajustement suivants:**

1. Adoption de la loi sur le transport ferroviaire en 2000 (n° 97 du Journal officiel en date du 28 novembre 2000, modifié par le n° 47 en date du 10 mai 2002, lui-même modifié par le n° 96 en date du 11 octobre 2002) entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2002 et modifiée par les n°s 70 et 115 du Journal officiel de 2004.
2. Conformément aux dispositions du décret n° 167 du 29 juin 2001 (paru dans le n° 61 du Journal officiel en 2001), l'agence d'exécution de l'administration des chemins de fer – organe de contrôle – est devenue une entité juridique distincte financée par le Ministère des transports. Elle est chargée de la surveillance et du contrôle de l'ensemble des questions relatives à l'attribution des licences, à l'homologation et à la sécurité du trafic. La Bulgarie compte ainsi parvenir à l'équilibre requis et créer les conditions d'égalité dans le cadre d'un régime de concurrence loyale entre les opérateurs ferroviaires et les transporteurs routiers.
3. La séparation institutionnelle de la compagnie nationale BDZ a donné lieu à la création de deux nouvelles entités:
  - La BDZ EAD – qui succède à la Société nationale des chemins de fer bulgare – est l'opérateur ferroviaire indépendant chargé de la fourniture des services ferroviaires, pour le transport de marchandises comme de voyageurs;
  - La compagnie nationale des infrastructures ferroviaires succède à la BDZ pour tout ce qui touche à l'entretien, la réparation et la gestion de l'infrastructure.
4. L'adoption d'une législation dérivée (26 actes normatifs dont 19 ordonnances) a permis de créer un nouveau cadre politique, juridique et administratif.
5. Cinq licences ont été délivrées:
  - La BDZ EAD, qui a succédé à la NK BDZ, s'est vu octroyer une licence temporaire pour assurer les services de transport de marchandises et de voyageurs sur l'ensemble du territoire national, à compter du 1<sup>er</sup> juin 2002;

- L’Institut national de recherche sur les transports s’est vu octroyer une licence permanente (n° 401, en date du 1<sup>er</sup> décembre 2002) pour vérifier la fiabilité technique de tous les types de véhicules et la conformité des compétences et des qualifications du personnel participant directement à leur gestion;
  - La BDZ s’est vu octroyer une licence permanente (n° 2) pour assurer les services de transport de marchandises et de voyageurs sur l’ensemble du territoire national, à compter du 1<sup>er</sup> avril 2004;
  - La Bulmarket – DM OOD – s’est vu octroyer une licence permanente (n° 301) pour assurer les services de transport de marchandises sur l’itinéraire ferroviaire Ruse-Nord, Ruse-gare de triage-Kaspichan, à compter du 10 mai 2004;
  - La compagnie ferroviaire bulgare AD s’est vu octroyer une licence permanente (n° 201) pour assurer les services de transport de marchandises sur l’ensemble du territoire national, à compter du 15 avril 2005.
6. La compagnie nationale des infrastructures ferroviaires et la BDZ EAD ont conclu un contrat régissant leurs relations respectives en matière de droit d’accès et d’utilisation de l’infrastructure.
7. Des règles temporaires sur l’interaction fonctionnelle des organes chargés de la surveillance et de la sécurité du transport ferroviaire ont été appliquées avant l’adoption de l’ordonnance relative à la sécurité, qui a transposé la Directive 2004/49/CE dans la législation bulgare.
8. Le Décret n° 194 du Conseil des ministres du 2 août 2004 (publié dans le n° 71 du Journal officiel, en 2004) portant modification des tarifs des redevances d’utilisation de l’infrastructure prélevées par la compagnie nationale des infrastructures ferroviaires, tarifs fixés par le décret n° 302 du Conseil des ministres du 21 décembre 2001 (promulgué, Journal officiel, premier numéro de 2002; modifié, n° 49 de 2002), a été adopté.
9. L’opérateur ferroviaire BDZ EAD et l’État ont signé un contrat définissant leurs obligations respectives en matière de service public.
10. La capacité administrative a été optimisée. La compagnie nationale des infrastructures ferroviaires et la BDZ EAD se sont dotées de nouvelles techniques de gestion.
11. Le cadre législatif a été harmonisé, notamment en ce qui concerne les questions d’interopérabilité. Il devra être tenu compte, en temps utile, de tous les futurs amendements à la législation européenne.
12. Les compétences professionnelles du personnel travaillant dans le secteur ferroviaire font désormais l’objet de contrôles.
13. Les dirigeants et les employés du secteur ferroviaire chargés de veiller à la sécurité du trafic sont régulièrement soumis à des examens.

Conséquence de la politique menée, le système ferroviaire a pu être radicalement restructuré.

1. Le marché du transport ferroviaire a été libéralisé. Il est aujourd'hui ouvert aux opérateurs ferroviaires, qui bénéficient tous des mêmes droits d'accès à l'infrastructure.
2. Le développement et l'entretien de l'infrastructure font partie des priorités de l'État.
3. Le secteur dispose aujourd'hui d'un système rationnel d'homologation et d'attribution de licences.
4. La répartition des capacités et le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire, y compris la question du prélèvement des redevances d'utilisation de l'infrastructure, ont été réglementés par le biais d'actes normatifs.
5. L'introduction du contrôle des compétences professionnelles du personnel du secteur ferroviaire a permis de vérifier les connaissances des employés des deux entités – la compagnie nationale des infrastructures ferroviaires et la BDZ EAD – sur la nouvelle législation et son application.
6. Le nouveau cadre législatif satisfait aux prescriptions des directives et règlements de l'Union européenne.
7. La situation financière des chemins de fer s'est considérablement améliorée.
8. Au terme de la mise en œuvre des programmes, la vitesse des trains devrait être accrue de 22 %. On devrait atteindre des vitesses de l'ordre de 130 à 160 km/h dans les corridors transeuropéens d'ici à 2015.
9. Les investissements dans le secteur ferroviaire, qui se monteront à 3 534 millions d'euros d'ici à 2012, soit environ 393 millions d'euros par an, devraient permettre d'améliorer les paramètres d'infrastructure ainsi que la qualité des services de transport.

#### **Prochaines étapes en vue de la restructuration du secteur ferroviaire**

Au cours de la période 2006-2008, des mesures importantes devront être prises pour poursuivre l'intégration du système ferroviaire national dans le système européen et l'application de normes de fonctionnement communes, notamment:

1. Transformation de la BDZ EAD en une société du type holding, puis privatisation;
2. Octroi de concessions pour des éléments de l'infrastructure ferroviaire;
3. Réglementation du marché des transports en vue de son ouverture aux opérateurs ferroviaires étrangers;
4. Création d'un système de gestion de la sécurité du transport ferroviaire fondé sur des indicateurs et une méthodologie unifiés pour l'ensemble de la Communauté européenne;
5. Perfectionnement du personnel travaillant pour le système ferroviaire européen unifié;

6. Gestion uniforme des services de transport dans les corridors transeuropéens;
7. Conception de projets relatifs aux fonds de financement des structures européennes.

### INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

La tâche principale de la **Compagnie nationale des infrastructures ferroviaires** est d'aligner les paramètres d'infrastructure ferroviaire sur ceux fixés dans les normes de l'UIC afin de faire de l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen une réalité.

**Les transferts de capitaux nécessaires à l'entretien et au développement de l'infrastructure ferroviaire pour 2006 se chiffrent à 141 millions de leva.** Ces fonds seront alloués aux grands projets ci-après:

- **Réfection des voies afin de pouvoir conserver la vitesse acquise** – projet doté de 42 millions de leva, qui vise à limiter les restrictions de vitesse permanentes et temporaires imposées aux trains pour cause de mauvais état de la voie.
- **Renouvellement des voies sur 8 grandes lignes** – projet doté de 24 millions de leva, qui vise à permettre d'atteindre les vitesses nominales à même de garantir la sécurité du trafic ferroviaire.
- **Introduction de nouveaux systèmes et de nouvelles technologies dans le système énergétique de la compagnie nationale des infrastructures ferroviaires** – projet doté de 7 millions de leva, qui vise à introduire un nouveau type de matériels consommant de l'énergie pour les sous-stations de traction de manière à permettre une gestion télématique des installations et l'introduction d'un nouveau système de caténaires permettant d'atteindre des vitesses de l'ordre de 200 km/h.
- **Introduction de nouveaux systèmes et de nouvelles technologies dans le matériel de sécurité et de télécommunication** – crédits prévisionnels de 8 millions de leva. La modernisation des lignes de télécommunication et le processus d'automatisation devraient permettre d'augmenter la capacité en matière d'information, d'améliorer la fiabilité et la sécurité des systèmes de gestion du trafic ferroviaire et de créer un environnement propice à la mise en oeuvre des nouvelles technologies afin de garantir l'interopérabilité du transport ferroviaire dans la région.
- **Reconstruction des gares** – 16,5 millions de leva.
- **Renouvellement mécanisé des voies** – 21 millions de leva. Une fois le projet accompli, les engagements pris envers la Banque mondiale auront été respectés. 427 km de voies ferrées auront ainsi été renouvelés.
- **Modernisation de tronçons ferroviaires** – 19 millions de leva.
- **Connexion optique Sofia-Kalotina-Ouest, Radomir-Blagoevgrad** – 1,5 million de leva. Les nouvelles connexions optiques devraient ouvrir de nouvelles possibilités s'agissant des transferts d'informations nécessaires à la mise en oeuvre des nouveaux systèmes haute technologie de gestion et de contrôle du trafic ferroviaire et des technologies modernes d'information.

## OPÉRATEUR FERROVIAIRE

### **Chemin de fer de l'État bulgare (BDZ) EAD**

En 2004, des appels d'offres ont été lancés pour désigner un fournisseur chargé de l'achat de nouveau matériel roulant. À la fin 2004, un contrat a été conclu avec l'entreprise Siemens pour la livraison de 25 rames automotrices diesel d'ici à la fin 2005. Elles seront mises en service dans les régions où le seul mode de transport disponible est le train. Dans un avenir proche, une nouvelle usine sera ouverte. Elle permettra de monter, réparer ou entretenir les rames automotrices diesel présentes sur le territoire bulgare.

Le plan stratégique 2005-2006 de la BDZ EAD comprend:

- **La modernisation du matériel roulant** conformément aux prescriptions applicables en matière de sécurité et de confort:
  - **Livraison de 25 rames automotrices électriques.** L'entreprise envisage de signer un contrat portant sur la livraison de 25 rames automotrices électriques, qui seront mises en service sur les lignes longue distance;
  - **Livraison de 40 nouvelles voitures**, 20 nouvelles voitures-couchettes et 26 voitures recyclées;
- **La livraison de voitures d'occasion** en bon état du point de vue technique se poursuivra:
  - En **2005**, 30 voitures de seconde classe, 20 voitures-couchettes et 10 voitures pour handicapés seront livrées;
  - En **2006**, il est prévu de **livrer** 40 voitures supplémentaires.

### **Application pratique du GPS**

À ce jour, 50 locomotives de la BDZ ont été équipées de systèmes GPS permettant de suivre le déplacement des trains. L'équipement des autres locomotives, des éléments automoteurs électriques et de 600 wagons est prévu. Le logiciel du système est en cours de développement et de perfectionnement. Le système permet de visualiser la position des trains (trains de marchandises, de voyageurs et trains express) et de suivre le déplacement d'une locomotive. Il produit des données relatives notamment à l'emplacement et à la vitesse de chaque locomotive équipée du GPS. Dans la cabine de la locomotive se trouve une carte SIM qui envoie des SMS à chaque passage d'un point de contrôle. En outre, un téléphone mobile permet de mettre directement en contact le conducteur de la locomotive et l'opérateur.

### **Sécurité ferroviaire**

Les **RÈGLES** qui ont été adoptées en rapport avec l'interaction fonctionnelle entre les instances chargées de la sécurité et de la surveillance en matière de transport ferroviaire ont institué des prescriptions de sécurité applicables au niveau national. Ces prescriptions portent sur la définition du type d'accident ou d'incident survenu sur le réseau ferroviaire, la procédure de notification aux autorités et responsables intéressés au moment de l'accident, le rétablissement

du trafic ferroviaire et l'élimination des conséquences de l'accident, le déroulement de l'enquête et ses conclusions, ainsi que sur les relations et l'interaction entre les organes chargés du contrôle de la sécurité du trafic ferroviaire.

À la suite de la publication de la **Directive 2004/49/CE** du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la **Directive 95/18/CE** du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la Directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire), les experts bulgares travaillent à l'élaboration d'une ordonnance visant à satisfaire les prescriptions de la directive susmentionnée.

Le projet **BG2004/016-711.04.01 Sécurité ferroviaire et interopérabilité** a été approuvé au titre du programme PHARE. Un contrat relatif à la mise en œuvre du projet a déjà été élaboré. Le projet, qui débutera le 1<sup>er</sup> septembre 2005, sera exécuté conjointement avec des consultants français. Il permettra de mettre sur pied un système de gestion du transport sûr employant du personnel qualifié, conformément au troisième paquet ferroviaire.

-----