



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

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

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par chemin de fer

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

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

Rapport du Gouvernement serbe

1. Dans le Programme de travail pour la période 2006-2010 qu'il a adopté à sa soixante-huitième session (ECE/TRANS/166/Add.1, point 2.5) le Comité des transports intérieurs demande au Groupe de travail des transports par chemin de fer de procéder à l'harmonisation des prescriptions applicables au transport international par chemin de fer, y compris celles relatives à la facilitation de son exploitation et à la sécurité ferroviaire. C'est conformément à ce mandat que le présent document est soumis au Groupe de travail pour examen.

- I. DONNÉES SUR L'ÉVOLUTION PASSÉE ET FUTURE DU TRAFIC VOYAGEURS ET DU TRAFIC MARCHANDISES
 - A. Activités de transport en 2006
2. Parts respectives du trafic voyageurs et du trafic marchandises:
 - a) Trafic voyageurs: 17 %;
 - b) Trafic marchandises: 83 %.

3. Parts respectives du transport national et du transport international:

- a) Transport national: 28 %;
- b) Transport international: 72 %.

4. Activités de transport effectuées en 2006:

- a) Augmentation du trafic voyageurs: 17,2 %;
- b) Augmentation du trafic marchandises: 12,5 %.

Tableau 1. Indicateurs concernant les activités de transport effectuées en 2006 et prévisions pour 2007

Indicateurs	Unité de mesure	2005 (en millions)	2006 (en millions)	Indice (4/3)	2007 (prévisions) (en millions)	Indice (6/4)
1	2	3	4	5	6	7
Total	VTKM	4 334	5 078	117,2	5 510	108,5
Voyageurs						
Voyageurs transportés	Nombre de voyageurs	13,46	14,11	104,9	12,05	85,4
Voyageurs kilomètre	VKM	852	846	99,3	860	101,7
Marchandises						
Marchandises transportées	Tonnes	12,57	14,14	112,5	15,28	108,1
Tonnes nettes-km	TNKM	3 482	4 232	121,5	4 650	109,9

B. Activités de transport en 2007 (prévisions)

5. Parts respectives du trafic voyageurs et du trafic marchandises:

- a) Trafic voyageurs: 16 %;
- b) Trafic marchandises: 84 %.

6. Parts respectives du transport national et du transport international:

- a) Transport national: 26 %;
- b) Transport international: 74 %.

7. Évolution des activités de transport prévues en 2007 (prévisions):

- a) Augmentation du trafic voyageurs: 14,4 %;
- b) Augmentation du trafic marchandises: 8,1 %.

II. ÉVOLUTION FAISANT SUITE À LA RÉORGANISATION DU SECTEUR FERROVIAIRE, EN PARTICULIER FORMATION DE NOUVELLES ENTREPRISES FERROVIAIRES

8. Le capital de l'entreprise publique «Chemins de fer serbes» est détenu à 100 % par l'État, qui dispose de tous ses biens. Conformément aux dispositions du décret portant création des Chemins de fer serbes et dans le but de préparer l'entreprise à évoluer de manière plus indépendante sur le marché des services de transport, sa gestion a été confiée à deux directions, la Direction de l'infrastructure et la Direction des transports ainsi qu'à une entité spéciale regroupant les services communs (finances, achats, questions juridiques, etc.). Une telle organisation permet de mettre en place un système d'allocation des coûts par sections et d'établir des bilans internes. La restructuration de l'entreprise publique «Chemins de fer serbes» est toujours en cours.

9. On trouvera ci-après la liste des principaux changements intervenus dans le secteur ferroviaire:

a) Le 1^{er} mars 2005, la nouvelle loi sur les chemins de fer, adoptée le 17 février 2005¹, est entrée en vigueur;

b) Le 17 mai 2005, la nouvelle entreprise publique «Chemins de fer serbes» a été immatriculée au Registre du commerce et des sociétés;

c) Une Direction des chemins de fer a été créée, en tant qu'organe de contrôle; elle est entrée en fonction au milieu de l'année 2005;

d) En application du décret portant création de l'entreprise publique «Chemins de fer serbes», cette entreprise exercera ses activités conformément au principe de séparation, d'une part, des activités de gestion de l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part, des activités de gestion du transport de voyageurs et de marchandises et d'entretien du matériel roulant; la loi dispose que les premières relèvent de la Direction de l'infrastructure et les secondes de la Direction des opérations²;

e) L'entreprise est représentée par l'un de ses membres, en qualité d'observateur, à l'Union internationale des chemins de fer (UIC), à la Communauté européenne du rail et des compagnies d'infrastructure (CER) ainsi que dans d'autres organisations et institutions ferroviaires et financières internationales;

f) En application des dispositions de la nouvelle loi sur les chemins de fer, divers arrêtés ont été pris. Ils portent notamment sur les règles régissant la délivrance et le contenu des certificats de sécurité pour la gestion des infrastructures ferroviaires et pour les opérations ferroviaires, entrées en vigueur le 17 mai 2006;

¹ Journal officiel de la République de Serbie n° 18/2005, du 24 février 2005.

² Pour les besoins de la Direction de l'infrastructure et de la Direction des opérations, les affaires communes sont gérées au niveau de l'entreprise.

g) Un projet de stratégie et du développement du secteur des transports en Serbie est en cours d'élaboration.

10. La nouvelle loi sur les chemins de fer a créé un cadre institutionnel pour la mise en place d'un mécanisme de financement de l'obligation de service public. L'obligation de service public devrait être financée par la République, les dépenses nécessaires étant inscrites au budget de l'État et au budget des collectivités locales.

11. La position de l'opérateur national sera définie en fonction de sa capacité à évoluer dans un marché libéralisé. Il faut donc, dès que possible, consolider l'entreprise sur les plans technologique et financier afin de la préparer à affronter la concurrence sur le marché des services ferroviaires lorsque la Serbie rejoindra l'Union européenne. Lors de l'élaboration du cadre juridique, il faudra tenir compte de la situation actuelle de l'opérateur national sur le marché du transport ferroviaire; les solutions retenues devraient être adaptées à cette situation afin que l'opérateur national soit en mesure, dès que possible, d'affronter la concurrence.

12. Le Ministère des infrastructures est responsable du projet d'élaboration d'un régime d'accès à l'infrastructure, qui est financé par le programme intitulé «Public-Private Partnership in Infrastructure (PPPI)» (Partenariat public-privé en matière d'infrastructure), avec le concours de la Banque mondiale. Il contient un document de référence sur le réseau ainsi qu'un rapport sur les redevances d'accès aux voies, qui porte sur la méthode de fixation de la redevance d'accès à l'infrastructure. La réalisation de ce projet a commencé en mars 2007 et durera huit mois.

Le projet comprend les activités suivantes:

a) Définir un cadre pour l'utilisation de l'infrastructure et fixer des tarifs, conformément aux directives pertinentes de l'UE, visant à promouvoir le transport international, la concurrence et les investissements privés;

b) Établir un document de référence sur le réseau de l'entreprise publique «Chemins de fer serbes», conformément aux définitions de l'Union européenne, qui comprendra, à l'intention des usagers, des informations techniques et économiques sur l'exploitation du réseau, et qui sera dans une large mesure en harmonie avec les documents correspondants établis par les pays voisins;

c) Élaborer un plan d'action visant, dans un premier temps, à mettre en place, dès que possible, un régime d'utilisation comprenant des modifications institutionnelles et organisationnelles ainsi que des recommandations et des estimations de coûts et, dans un deuxième temps, à renforcer ce régime selon les besoins et dans la mesure du possible.

III. RESTRUCTURATION DES CHEMINS DE FER SERBES

13. Lorsque des entreprises publiques sont restructurées, certains aspects essentiels de ce processus complexe sont généralement omis. Dans le cas des sociétés de chemins de fer, il ressort des expériences menées par les pays d'Europe occidentale que ce processus a duré entre cinq et sept années, voire plus. La restructuration de l'entreprise publique «Chemins de fer serbes» comprend les éléments suivants:

a) Cadre législatif;

- b) Structure;
- c) Rationalisation des tronçons non rentables du réseau;
- d) Abandon des activités secondaires;
- e) Réduction du nombre d'employés;
- f) Relation entre l'État et les chemins de fer.

Chacune des activités susmentionnées revêt une certaine importance et les effets positifs de la restructuration ne se font sentir que si des résultats sont enregistrés dans le cadre de chacune de ces activités.

A. Cadre législatif

14. Le 24 février 2005, l'Assemblée nationale a adopté la loi sur les chemins de fer («Journal officiel de la République de Serbie», n° 18/2005), qui est entrée en vigueur le 1^{er} mars 2005. Cette loi régleme la gestion des infrastructures et des transports ferroviaires.

15. Le décret créant l'entreprise publique chargée de gérer l'infrastructure et les transports ferroviaires («Journal officiel de la République de Serbie», n^{os} 78/04 et 19/05) a été pris par le Gouvernement serbe le 26 février 2005.

16. Les principaux éléments de la loi sur les chemins de fer et de l'arrêté portant création de l'entreprise publique «Chemins de fer serbes» sont les suivants:

- a) Création des conditions permettant à tous les transporteurs intéressés d'accéder librement et équitablement aux infrastructures ferroviaires publiques;
- b) Indépendance des sociétés de chemins de fer, notamment liberté de fixer les tarifs;
- c) Division du système ferroviaire en deux parties, la première étant chargée de gérer les infrastructures ferroviaires, d'organiser et de réguler le transport et la seconde étant chargée du trafic voyageurs et du trafic marchandises;
- d) Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et le transporteur bénéficient d'un financement spécial de la part de la République de Serbie et des collectivités locales: fourniture des moyens qui font défaut pour entretenir l'infrastructure ferroviaire publique, organiser et réguler le trafic ferroviaire, ainsi que pour les travaux de construction, reconstruction et modernisation des infrastructures ferroviaires réalisés par une entreprise publique et octroi de subventions aux lignes de trafic voyageurs non rentables;
- e) Instauration d'une obligation de service public pour certaines lignes;
- f) Perception, auprès des transporteurs, des redevances d'accès aux voies;
- g) Mise en place d'une Direction des chemins de fer extérieure à l'entreprise publique.

B. Structure

17. Le capital de l'entreprise publique «Chemins de fer serbes» est détenu à 100 % par l'État, qui dispose de tous ses biens. Conformément aux dispositions du décret portant création des Chemins de fer serbes et dans le but de préparer l'entreprise à évoluer de manière plus indépendante sur le marché des services de transport, sa gestion a été confiée à deux directions, la Direction de l'infrastructure et la Direction des transports ainsi qu'à une entité spéciale regroupant les services communs (finances, achats, questions juridiques, etc.). Une telle organisation permet de mettre en place un système d'allocation des coûts par sections et d'établir des bilans internes. Lors de la prochaine transformation de l'entreprise, la Direction des transports sera divisée en trois sections (transport de marchandises, transport de voyageurs et entretien des trains) fonctionnant de manière indépendante avec presque tous les pouvoirs en matière de transferts juridiques (similitudes avec le modèle de holding présent dans certains pays de l'UE).

18. Cette transformation devrait être effectuée dans le courant de l'année 2008, en application d'une loi sur la transformation de l'entreprise publique «Chemins de fer serbes».

19. La restructuration devrait durer de trois à cinq ans selon l'efficacité de sa mise en œuvre au cours des premières années. Les deux premières années (2006 et 2007) correspondront à une phase d'adaptation et seront suivies d'une phase de cinq années pour tenir compte d'éventuelles circonstances imprévues.

C. Rationalisation des lignes non rentables

20. C'est pour améliorer l'efficacité de la restructuration des Chemins de fer serbes que la société de consultants Booz Allen & Hamilton a été engagée, grâce au soutien de la BERD, afin de mettre en place le projet «Étude institutionnelle». Dans cette étude, la société en question a proposé des solutions qui ont été partiellement appliquées. C'est ainsi que pour des raisons commerciales, le trafic voyageurs a été suspendu, en 2005 et 2006, sur 543,1 km de lignes non rentables, soit environ 14 % de la totalité du réseau ferroviaire des Chemins de fer serbes. En outre, pour rationaliser l'entreprise, on a supprimé 300 postes, dont 140 dans le service trafic voyageurs et 160 dans le service trafic marchandises.

21. Pour que les chemins de fer puissent fonctionner conformément aux principes de l'économie de marché, il faut d'abord rationaliser le réseau et les services et notamment prendre en considération, dans une optique de rentabilité, les recettes et les coûts de fonctionnement. Jusqu'à présent, les décisions étaient prises uniquement en fonction des besoins en matière de transport et des bénéfices et l'on ne tenait pas compte des coûts. En conséquence, plusieurs mesures s'imposent: suspension du trafic voyageurs et du trafic marchandises sur certaines lignes, fermeture de gares non rentables, redéploiement des capacités de transport de lignes non rentables vers des lignes rentables et fourniture de services de transport qui devront obligatoirement être financés par les régions, les villes ou les entreprises qui en bénéficient.

D. Suppressions d'activités secondaires

22. Dans un mémorandum sur le programme économique et financier établi par le Gouvernement de la République de Serbie et le FMI, il est précisé que les activités secondaires

devront être transférées au Gouvernement serbe avant la fin de juin 2005 et que la procédure de privatisation devra être engagée dans les sociétés dépendantes nouvellement établies.

23. Le Gouvernement a décidé que l'entreprise publique «Chemins de fer serbes» pouvait, en tant que société mère de ses filiales, transmettre à la République de Serbie ses droits concernant les 10 filiales suivantes:

- a) Entreprise de construction de véhicules ferroviaires «Zelvoz» SA, Smederevo;
- b) Entreprise de tourisme «KSR Beogradturs» SA, Belgrade;
- c) Entreprise de nettoyage et d'entretien du matériel roulant ferroviaire et des équipements routiers «Nega kola i DDD» SA, Belgrade;
- d) Entreprise de construction de matériel de transport «Faso» SA, Belgrade;
- e) Transitaire (transport de fret international et intérieur) «Fersped» société de capitaux, Belgrade;
- f) Éditeur spécialisé dans la publication et la diffusion d'ouvrages et d'informations sur les chemins de fer «Zelnid» SA, Belgrade;
- g) Entreprise de restauration et de tourisme ferroviaires «Zelturist» SA, Belgrade;
- h) Entreprise d'entretien des bâtiments SA, Belgrade;
- i) Entreprise de protection contre les incendies et de sécurisation des bâtiments et des biens SA, Belgrade;
- j) Pron Invest SA, Belgrade.

24. Le transfert des droits de fondateur à la République de Serbie est achevé pour la totalité des 10 filiales. Les organes de direction ont été créés (conseils d'administration et de gestion) et les actes constitutifs ont été amendés conformément à la loi sur les sociétés. Actuellement, toutes ces sociétés se préparent à la privatisation et l'organisme chargé des privatisations a déjà publié des notices d'information sur certaines d'entre elles. Ces compagnies emploient au total 3 822 personnes. Les conditions du transfert d'autres sociétés dépendantes seront définies dans la politique industrielle pour 2007 et dans le Plan stratégique pour la période 2006-2010

E. Réduction des effectifs

25. Au cours des cinq années écoulées, l'entreprise a enregistré des résultats importants, notamment en ce qui concerne la réduction des effectifs, comme en témoignent les chiffres ci-après:

- a) 31 décembre 2000 – 32 823;
- b) 31 décembre 2004 – 26 211;

c) 31 décembre 2005 – 22 271.

26. Cette réduction s'est déroulée sans heurt grâce à la très bonne coopération des syndicats.

27. À la fin de la restructuration, le nombre d'employés devrait se situer entre 17 000 et 19 000, en fonction des éléments suivants:

a) Le niveau technique et technologique qu'atteindra l'entreprise au cours de la période à venir;

b) Le niveau de l'obligation de service public qui incombera à l'État ou aux collectivités locales, c'est-à-dire le niveau des subventions publiques qui seront consacrées aux transports de voyageurs non rentables.

28. Restructuration de la main-d'œuvre et augmentation de la productivité – L'entreprise prévoit de faire passer ses effectifs à 21 000 d'ici à la fin 2006 et à 19 400 d'ici à la fin 2007. Cette restructuration se poursuivra conformément, notamment, au Plan d'action visant à réduire les services non rentables, dont la mise en œuvre commencera avant la fin 2007. Pendant la période 2000-2005, les Chemins de fer serbes (ZS) ont augmenté leur productivité de 82 %. En matière de productivité, l'entreprise s'est fixé les objectifs suivants: 180 000 TNKM par employé pour l'exercice 2006, 210 000 pour l'exercice 2007, 240 000 pour l'exercice 2008 et 270 000 pour l'exercice 2009. L'entreprise s'efforcera même d'atteindre ces objectifs plus tôt que prévu.

F. Relations entre l'État et les Chemins de fer serbes

29. Conformément à la loi sur les actifs de l'État, celui-ci possède actuellement tous les actifs mis à la disposition de l'entreprise publique «Chemins de fer serbes». Les activités menées actuellement par cette entreprise sont subventionnées par l'État à hauteur d'environ 100 millions d'euros. La valeur nominale de ces subventions est passée de 10 milliards de dinars en 2002 à 8 milliards en 2006.

30. Les infrastructures devraient être financées par l'État tandis que les activités de transport ne devraient pas l'être car elles sont de nature commerciale.

31. Conformément aux solutions figurant dans le décret portant création de l'entreprise publique «Chemins de fer serbes», il est nécessaire d'établir un plan de consolidation financière et de le mettre en œuvre avant que les dispositions de la loi susmentionnée relatives à la libéralisation du marché n'entrent en vigueur. En effet, ces dispositions prévoient l'accès aux infrastructures, sur un pied d'égalité, des transporteurs nationaux et des transporteurs internationaux. Cela suppose tout d'abord que soit réglé le problème des dettes extérieures, qui s'élèvent à 600 millions d'euros. Le temps nécessaire pour atteindre cet objectif dépendra de la capacité de l'État et de la volonté de plusieurs ministères de tout mettre en œuvre pour y parvenir.

32. La consolidation financière est une condition *sine qua non* pour que l'entreprise publique «Chemins de fer serbes» puisse évoluer dans un marché concurrentiel. La plupart des compagnies de chemin de fer européennes ont fait des bénéfices pendant leur restructuration,

principalement afin de régler les problèmes liés à leur dette. Cette stratégie de désendettement vise à attirer les investissements.

33. L'une des choses nouvelles introduites par la loi sur les chemins de fer, qui devrait entrer en vigueur en 2007 ou au plus tard en 2008, est la possibilité pour l'État ou les autorités locales d'imposer une obligation de service public sur certaines lignes. Concrètement, cela signifie que les transporteurs devront mener des activités sur certaines lignes qui sont non rentables mais que l'État juge importantes pour le transport ferroviaire et qu'il devra subventionner en conséquence de façon à couvrir la totalité des coûts des opérations de transport effectuées sur ces lignes. Le système de la redevance d'accès à l'infrastructure sera également opérationnel dans les années à venir. Le service chargé de la gestion de l'infrastructure (qui fait partie de l'entreprise publique Chemins de fer serbes) percevra la redevance d'accès à l'infrastructure auprès des transporteurs qui l'utiliseront et qui satisferont aux conditions légales requises pour ce faire.

1. Conclusion

34. Certains éléments de la restructuration (réduction des effectifs, mise en place d'un cadre législatif) sont plus avancés que d'autres (structure organisationnelle, relation entre l'État et la compagnie de chemin de fer, etc.). En tout état de cause, la restructuration de l'entreprise prendra encore trois à cinq années selon les difficultés qu'il faudra surmonter.

35. Les principaux problèmes qui entravent la restructuration à l'heure actuelle sont les suivants: couverture des coûts insuffisante par les ressources propres, subventions insuffisantes pour investir dans l'entretien de l'infrastructure, manque de préparation de toutes les structures de gestion pour entreprendre les réformes nécessaires, créances internationales élevées, absence de matériel de traction approprié, mauvais état de l'infrastructure d'où l'obligation de limiter la vitesse des trains sur de nombreuses lignes.

36. La restructuration a été jusqu'à présent appuyée par le syndicat du personnel de l'entreprise publique Chemins de fer serbes, qui a contribué à ce processus en participant aux activités des groupes de travail.

2. Cadre comptable

37. En 2004, pour la première fois, les états financiers de l'entreprise ont été établis conformément aux normes comptables internationales (NCI).

38. Il importe de préciser qu'au début de 2006, les Chemins de fer serbes ont adopté un nouvel ensemble de règles sur la comptabilité et les politiques comptables, qui jette les bases d'une comptabilité de gestion au niveau de l'entreprise; la nouvelle procédure d'évaluation des avoirs et des équipements de l'entreprise facilitera l'application des normes comptables internationales lors de l'établissement des états financiers.

3. Organisation future

39. Les Chemins de fer serbes seront réorganisés de façon à pouvoir évoluer sans problèmes dans un marché libéralisé. La structure de l'entreprise sera modifiée, dans le cadre de la législation en vigueur, pour tenir compte des besoins réels, des possibilités et des expériences positives des administrations ferroviaires internationales. En tant que de besoin, cette politique

sera exposée et expliquée dans les plans suivants. La structure de l'entreprise comprenant deux unités organiques (c'est-à-dire les deux directions susmentionnées) est envisagée pour la période de transition (au cours de laquelle il sera procédé à la consolidation financière, l'une des conditions préalables à la mise en place de la structure finale), qui devrait s'achever au plus tard le 31 décembre 2009, date à laquelle l'entreprise pourrait devenir une holding, sous réserve que soient remplies les conditions exposées dans le présent document. Cette structure pourrait même, si les conditions nécessaires sont remplies, être mise sur pied plus tôt, conformément à la procédure indiquée dans les documents ci-après. Le Gouvernement de la République de Serbie soumettra à l'Assemblée nationale, au plus tard le 31 juillet 2008, un projet de loi d'habilitation indiquant la structure et l'organisation prévues par le plan. Par ailleurs, au plus tard en 2009, toutes les mesures visant à scinder la direction des opérations en trois unités organiques auront été prises. Compte tenu de la législation en vigueur, il se peut que le passage de la structure actuelle à la structure finale ne puisse se faire que grâce à l'adoption d'une loi par le Gouvernement; cette procédure sera expliquée plus en détail dans les futurs documents de planification.

40. C'est pendant la période de transition que seront mises en œuvre les mesures de restructuration les plus importantes. Pendant cette période, l'entreprise continuera toutefois de fonctionner comme une entreprise intégrée, dans le cadre du processus de décentralisation, et déléguera certaines responsabilités aux directions des opérations et de l'infrastructure nouvellement créées. L'entreprise acquerra ainsi progressivement son indépendance sur le plan commercial. La période de transition permettra à l'entreprise et au Gouvernement de prendre les mesures nécessaires pour créer les conditions propices à la mise sur pied de la structure finale.

41. Après la période de transition, c'est-à-dire une fois remplies les préconditions requises (consolidation financière, mise en place des mécanismes de financement de l'obligation de service public, instauration de la redevance d'accès à l'infrastructure, adoption par l'Assemblée nationale de la loi d'habilitation et/ou adoption par le Gouvernement de la loi définissant la structure définitive de l'entreprise), l'entreprise pourrait adopter sa structure finale, c'est-à-dire se composer de quatre ou cinq unités organiques distinctes. Cette structure sera déterminée par les décisions pertinentes de l'entité fondatrice et dépendra de la capacité des différentes unités de l'entreprise actuelle à fonctionner d'une manière indépendante sur les plans technique, technologique et économique.

42. Sous sa forme finale, l'entreprise publique «Chemins de fer serbes» devrait avoir besoin d'environ 19 000 employés.

4. Initiative visant à créer un organisme chargé du transport combiné

43. En 2005/06, les chemins de fer et les opérateurs de transport intermodal ont pris contact avec l'Union internationale du transport combiné route-rail (UIRR) afin d'obtenir des recommandations sur la marche à suivre pour créer un organisme de transport combiné en Serbie («Serbiacombi»). Dans cette optique, les Chemins de fer serbes ont créé un groupe de travail chargé d'analyser les raisons pour lesquelles un tel organisme s'impose ainsi que la forme que devrait revêtir cet organisme. Après que le groupe de travail susmentionné eut remis son rapport, les Chemins de fer serbes ont poursuivi leur action en faveur de la création de «Serbiacombi». Ces efforts devraient déboucher, à court terme, sur la mise en place d'un opérateur de transport

combiné, qui sera un partenaire pour les autres organismes européens de transport combiné et qui, outre son rôle commercial, contribuera grandement au développement du transport combiné.

IV. INVESTISSEMENTS CONSACRÉS À L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE ET AU MATÉRIEL ROULANT

44. Les éventuelles sources de financement des projets d'investissement sont les suivantes:

- a) Prêts de la BEI, de la BERD, de la Banque mondiale, d'États membres de l'UE et d'autres créanciers;
- b) Dons et subventions visant à financer des projets d'importance régionale;
- c) Fonds de l'État préaffectés – subsides reçus en capital;
- d) Crédits provenant du Plan d'investissement national;
- e) Ressources provenant des entreprises et des autorités locales intéressées par l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et du matériel roulant;
- f) Autres sources.

45. Le plan d'investissement concernant les Chemins de fer serbes pour la période 2006-2010 prévoit des investissements dans la région d'un montant total de 231 milliards de dinars, dont 22 milliards, soit environ 10 %, portent sur les programmes concernant l'infrastructure et les opérations pour lesquels les sources de financement ont été déterminées. Les investissements prévus pour d'autres projets de développement, pour lesquels les sources de financement restent à déterminer, s'élèvent à environ 209 milliards de dinars, dont environ 64 milliards pour des projets concernant l'infrastructure, environ 42 milliards pour des projets concernant le transport et environ 3 milliards pour des projets concernant la modernisation et l'achat d'autres équipements.

46. Une autre source de financement pourrait être les fonds de l'Union européenne pour le développement des capacités ferroviaires, qui accordent des subventions visant à faciliter l'intégration des systèmes nationaux dans un système de transport européen uniforme. Les Chemins de fer serbes pensent que les subventions de l'Union européenne seront consacrées à l'amélioration des corridors ferroviaires, en particulier le Corridor X, au matériel roulant et à d'autres lignes, afin de rendre possible l'accès à l'infrastructure; en effet, pour l'heure, les Chemins de fer serbes ne sont pas en mesure de participer sur un pied d'égalité à la libéralisation du marché ferroviaire européen. Les Chemins de fer serbes pourront ainsi accélérer la mise en œuvre progressive des principaux documents et normes de l'Union européenne, c'est-à-dire les dispositions particulières des directives régissant le trafic ferroviaire.

A. Prêts de la BEI et de la BERD

1. Prêt BEI-1

47. Les travaux financés par le prêt BEI-1 ont été menés à bien. Ce prêt s'élevait à 70 millions d'euros, qui ont été consacrés à la reconstruction des infrastructures ferroviaires,

en particulier les sections dangereuses du Corridor 10 et de ses embranchements (sections: Dimitrovgrad–frontière de l'État, Kusadak–Velika Plana, Slovac–Valjevo, Resnik–Lazarevac, Cortanovci–Petrovaradin, élargissement des tunnels et reconstruction des ponts entre Niš et Dimitrovgrad, et travaux sur les voies de la gare de Dimitrovgrad). **Impact:** La reconstruction de 6 tunnels et de 19 ponts sur la ligne Niš-Dimitrovgrad (Corridor 10) a eu des conséquences importantes; en effet, elle a permis de mettre l'écartement en conformité avec la norme UIC-C, ce qui permet le transport de tous les types d'unités de transport intermodal le long du Corridor 10. Cette reconstruction constituait aussi une condition préalable à l'électrification des lignes.

2. Prêt BERD-1

48. Le prêt BERD-1, d'un montant de 57 millions d'euros, a été accordé pour financer la remise en état et l'achat de matériel roulant, la mécanisation de l'entretien des voies et la réalisation de programmes sociaux. **Impact:** amélioration de la situation, importante synergie avec le programme social du Gouvernement consistant à réduire de 11 832 personnes, entre le 31 décembre 2000 et 31 décembre 2006, les effectifs des Chemins de fer serbes.

3. BEI-2

49. Le prêt BEI-2 d'un montant de 80 millions d'euros, signé le 8 décembre 2006, devrait permettre de reconstruire ou de moderniser les sections suivantes: Batajnica-Stara Pazova-Golubinci (ligne Belgrade-Sid), Jovac (Gilje)- Čuprija (ligne Belgrade-Niš), Cele Kula-Staničenje (ligne Nis-Dimitrovgrad).

a) Ligne Belgrade-Sid: 22 millions d'euros ont été consacrés à la reconstruction et à la modernisation de la ligne, où les trains peuvent désormais rouler à 160 km/h, section entre Batajnica et la gare de Golubinci, du kilomètre 21 au kilomètre 45. Les travaux portent notamment sur la section comprise entre la gare de Batajnica et la gare de Nova Pazova, réfection d'une partie de la voie de gauche et de la totalité de la voie de droite, reconstruction du système d'enclenchement et de l'OCL. Gares de Nova Pazova et Stara Pazova: reconstruction des voies et des voies de raccordement, construction de quais, y compris l'achèvement des passages souterrains, reconstruction du système d'enclenchement et OCL conformément à la nouvelle configuration des voies. Section entre la gare de Stara Pazova et la gare de Golubinci: achèvement de la construction de la voie de droite (substructure et matériel fixe), achat et installation du matériel pour les systèmes OCL, de signalisation, d'enclenchement et de télécommunication;

b) Ligne Belgrade-Niš: 28 millions d'euros seront consacrés à la construction, rendue nécessaire par le mauvais état du pont à une voie sur la rivière Velika Morava, d'une section à deux voies longue de 7,2 km, entre Jovac et Čuprija;

c) Ligne Niš-Dimitrovgrad: 30 millions d'euros seront consacrés à la réfection de 59 km de la ligne Cele Kula-Staničenje (du kilomètre 5 au kilomètre 64). Des travaux urgents seront effectués sur la substructure (rectification des défauts d'alignement des rails dans environ 40 % des courbes, remise en état de la plate-forme, mise en place d'une couche de fondation dans les sections dotées d'une plate-forme en terre, mise en place d'une couche imperméabilisante de béton pauvre sur les roches concassées, les déblais et les remblais,

drainage de la plate-forme et des emprises des gares, réfection des buses, accroissement de l'écartement des voies sur certains tronçons, protection des pentes, régulation des cours d'eau et contrôle des ouvrages hydrauliques, tous autres travaux nécessaires pour améliorer la plate-forme et la capacité portante). Reconstruction de gares: extension des voies d'arrivée et des voies de départ afin de disposer d'une longueur de voie de 635 m pour les trains à 120 essieux, d'une voie de secours et d'une voie de 750 m de long dans la gare d'Ostrovic. Travaux urgents à effectuer sur le matériel fixe: remplacement complet des anciens rails en pleine voie et dans les gares par de nouveaux rails fixés à des traverses en ciment avec des fixations souples, installation de nouveaux aiguillages et soudage des rails pour obtenir une voie soudée continue.

4. Prêt BERD-2

50. Le nouveau prêt BERD-2, d'un montant de 60 millions d'euros, a été signé le 14 juillet 2006. Il devrait permettre l'achat de 1 100 wagons de marchandises et d'un tour de fosse.

5. Prêt BERD-3

51. Ce prêt est en cours de négociation. Il devrait permettre d'acheter de nouveaux trains de voyageurs à moteur électrique.

6. Prêt de l'Espagne

52. L'Espagne a octroyé à la Serbie (c'est-à-dire aux Chemins de fer serbes) un prêt de 32 millions d'euros, qui seront consacrés à l'achat de matériel roulant (10 nouvelles motrices diesel), et à la réparation et à la modernisation d'au moins 20 voitures de voyageurs pour le transport intérieur et d'au moins 10 voitures couchettes pour le transport international.
