

Étude réalisée pour la commission TRAN – Transports et tourisme en Bulgarie

Cette vue d'ensemble des secteurs des transports et du tourisme en Bulgarie a été préparée afin d'informer la mission de la commission des transports et du tourisme dans le pays du 18 au 20 septembre 2017.

1. REMARQUES PRÉLIMINAIRES

La Bulgarie est située au sud-est des montagnes des Balkans. Le nord du pays est surtout constitué par les vastes étendues de la plaine du fleuve Danube, dont le cours marque la frontière avec la Roumanie voisine. En revanche, la partie sud du pays est principalement caractérisée par ses régions montagneuses et ses hauts plateaux¹.

La Bulgarie partage les frontières de cinq pays: la Roumanie au nord, la Serbie et l'ancienne République yougoslave de Macédoine (ARYM) à l'ouest, la Grèce et la Turquie au sud, tandis que la frontière orientale du pays est délimitée par la mer Noire². En 2016, le pays comptait un peu plus de 7 millions d'habitants, soit 1,4 % de la population de l'Union européenne. Sofia est la ville la plus peuplée (capitale du pays, elle compte plus d'un million d'habitants), suivie de Plovdiv (plus de 700 000 habitants), Varna, Bourgas et Stara Zagora (pour lesquelles le nombre d'habitants n'excède pas 500 000)³.



Source: Gaulois/Shutterstock.com

En 2015, les secteurs les plus importants de l'économie bulgare étaient l'industrie (23,0 %), le commerce de gros et de détail, les transports, l'hôtellerie et la restauration (21,0 %) ainsi que l'administration publique, la défense, l'éducation, la santé et l'action sociale (14,5 %). Les principaux partenaires de la Bulgarie pour l'exportation sont l'Allemagne, l'Italie et la Turquie, et ses principaux partenaires d'importation sont l'Allemagne, la Russie et l'Italie⁴.

La croissance du produit intérieur brut (PIB) réel de la Bulgarie est restée solide en 2016, à hauteur de 3,4 %, mais l'économie du pays devrait croître à un rythme légèrement moindre dans les deux années à venir (veuillez-vous référer au tableau 1 ci-dessous). La demande intérieure est considérée comme le moteur principal de la croissance, en particulier grâce à la consommation et à l'investissement privés qui ont suivi l'accélération de l'absorption des fonds européen dans le cadre de la période de programmation de l'Union pour 2014-2020.

¹ Commission européenne – Les États membres de l'Union en bref – [Bulgarie](#).

² Site officiel du tourisme de la Bulgarie – [Position géographique de la Bulgarie](#).

³ The Economist Intelligence Unit – «Data by Country» (Données par pays) – [«Bulgaria» \(Bulgarie\)](#), juillet 2017. Les chiffres concernent les districts d'aménagement plutôt que les villes.

⁴ Commission européenne – Les États membres de l'Union en bref – [Bulgarie](#).



Tableau 1: Prévisions macroéconomiques pour la Bulgarie

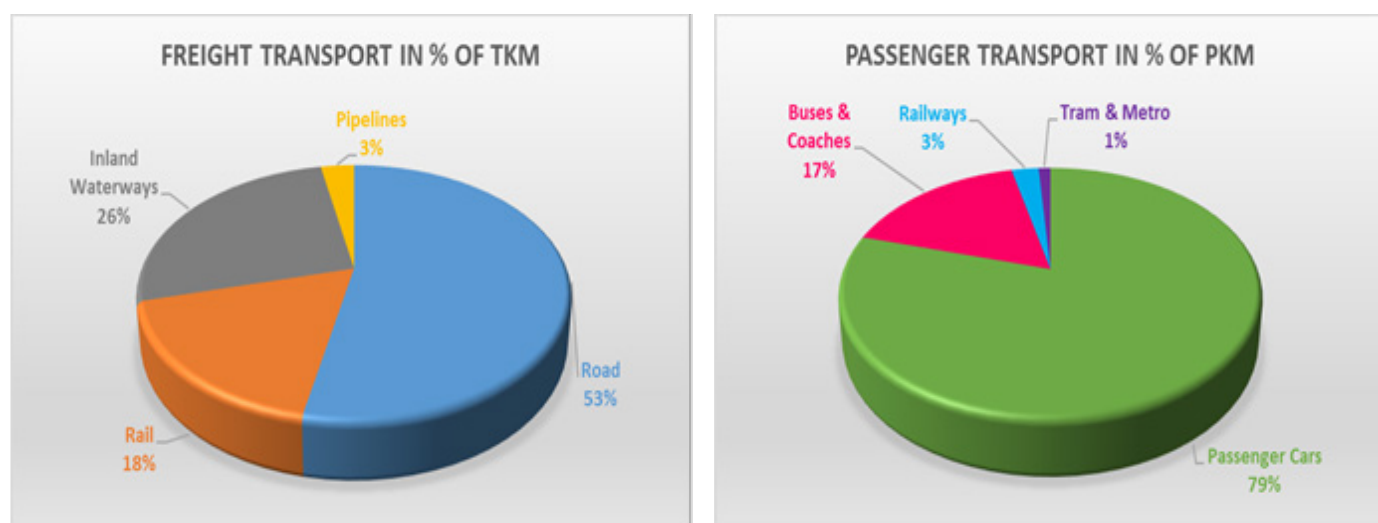
	2015	2016	2017	2018
Croissance du PIB (% d'une année à l'autre)	3,6	3,4	2,9	2,8
Inflation (% d'une année à l'autre)	-1,1	-1,3	1,3	1,5
Chômage (%)	9,2	7,6	7,0	6,4

Source: Commission européenne⁵

Le pays n'a pour l'instant pas déterminé de date butoir pour l'adoption de l'euro, et le lev bulgare (BGN) est toujours la monnaie nationale⁶. La Bulgarie est actuellement en train de rejoindre l'espace Schengen⁷. En 2015, la contribution de la Bulgarie au budget de l'Union européenne s'est élevée à 424 millions d'EUR, soit 0,99 % du revenu national brut (RNB) du pays⁸. Au cours de la même période, le budget de l'Union a versé 2 730 millions d'EUR à la Bulgarie, soit l'équivalent de 6,38 % de son RNB⁹. À partir du 1^{er} janvier 2018, la Bulgarie assumera, à la suite de l'Estonie, la présidence tournante du Conseil de l'Union européenne pour une période de six mois.

2. INFORMATIONS GÉNÉRALES SUR LES TRANSPORTS

En Bulgarie, le transport routier demeure le mode de transport principal des passagers et du fret. Cette part est particulièrement importante dans le secteur du transport des passagers, où, en 2014, le recours aux voitures, aux bus et aux autocars représentait 96 % des parts de marché. Pour le transport de fret, les modes de transports plus durables cumulés (ferroviaire, voies navigables) atteignaient 44 % des parts de marché pour cette même année (veuillez-vous reporter à l'illustration 1 ci-dessous).

Illustration 1: Répartition modale des transports de passagers et de fret en Bulgarie

Source: Commission européenne¹⁰

La **part des employés dans les entreprises de transport dont la croissance est importante** est stable pour les entreprises de haut niveau: cela dénote la croissance des entreprises de transport bulgares et leur capacité à embaucher. Le taux de transposition des **directives relatives au domaine des transports** s'élève à 98 %.

⁵ Commission européenne – DG ECFIN (Affaires économiques et financières) – [page consacrée à la Bulgarie](#) – printemps 2017.

⁶ Commission européenne – DG ECFIN (Affaires économiques et financières) – [«Bulgaria and the euro» \(La Bulgarie et l'euro\)](#).

⁷ Commission européenne – DG HOME (Migration et affaires intérieures) – [«Schengen Area» \(Espace Schengen\)](#).

⁸ OCDE – [Le revenu national brut](#) est égal au PIB moins les revenus primaires à payer à des unités non résidentes plus les revenus primaires à recevoir d'unités non résidentes. En d'autres termes, le RNB est égal au PIB diminué des impôts (moins les subventions) sur la production et les importations, de la rémunération des salariés et des revenus de la propriété à payer au reste du monde, et augmenté des rubriques correspondantes à recevoir du reste du monde.

⁹ Commission européenne – Les États membres de l'Union en bref – [Bulgarie](#).

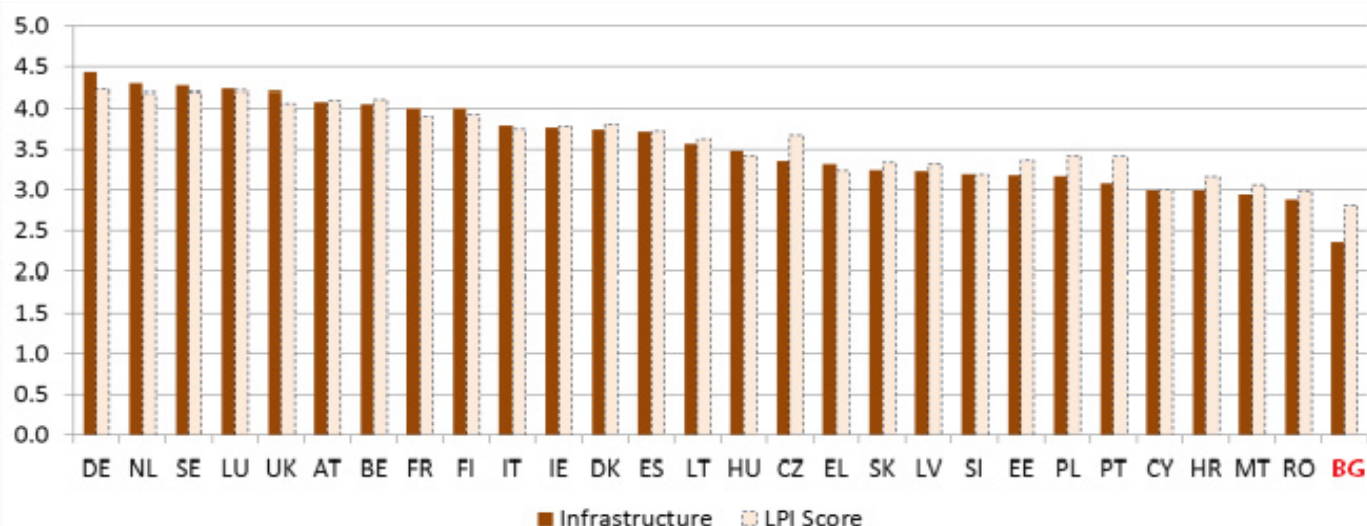
¹⁰ Commission européenne – DG MOVE (Mobilité et transports) – [«EU Transport in Figures» \(Les transports de l'Union en chiffres\)](#) – «Statistical Pocketbook 2016» (Livret statistiques 2016), pp. 37 et 49.

2.1. Qualité des infrastructures de transport

La Bulgarie a consacré plus de 2,5 milliards d'EUR à ses infrastructures de transport au cours de la période 2007-2013¹¹ et plus de 420 millions d'EUR au cours de la seule année 2014, un investissement qui équivaut à 0,7 % du PIB du pays¹². En dépit d'un investissement public relativement important, **la qualité des infrastructures** en Bulgarie demeure plutôt faible pour tous les modes de transport¹³. Il est cependant possible de discerner des changements positifs au niveau des infrastructures routières, portuaires et aéroportuaires. La satisfaction des **consommateurs** relative aux modes de transports terrestres en Bulgarie est donc faible par rapport au reste de l'Union, mais des améliorations notables sont perceptibles, notamment pour les transports urbains et aériens¹⁴.

Le **respect des délais d'envoi** a diminué entre 2014 et 2016, la Bulgarie se situant actuellement à l'avant-dernier rang des pays de l'Union¹⁵. En outre, une analyse de l'indice de performance de la logistique¹⁶ de la Banque mondiale montre que la Bulgarie est l'État membre le moins performant (voir l'illustration 2 ci-dessous). L'indice de performance de la logistique tient compte, entre autres, de la qualité des infrastructures liées au commerce et aux transports (par exemple les ports, les voies ferrées, les routes, la technologie de l'information), ainsi que de l'efficacité du processus de validation par les contrôles aux frontières, qui correspondent aux aspects les moins bien notés pour l'indice de la Bulgarie. La Bulgarie a par conséquent été classée 72^e sur les 160 États comparés par la Banque mondiale en 2016¹⁷.

Illustration 2: Qualité des infrastructures selon l'indice de performance de la logistique (2016)



Source: Indice de performance de la logistique de la Banque mondiale¹⁸

¹¹ Commission européenne – DG MOVE (Mobilité et transports) – [«Bulgaria Country Scoreboard 2016» \(Tableau de bord par pays: Bulgarie 2016\)](#).

¹² Statistiques de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) – Forum international des transports – [«Transport infrastructure investment and maintenance spending» \(Investissement dans les infrastructures de transport et dépenses de maintenance\)](#). Chaque année, le Forum international des transports recueille auprès de ses pays membres des données relatives aux dépenses d'investissement et d'entretien consacrées aux infrastructures de transport. Ces données proviennent des ministères des transports, des offices statistiques et d'autres institutions désignées comme sources de données officielles.

¹³ Commission européenne – DG ECFIN (Affaires économiques et financières) – [«Country Report Bulgaria 2017» \(Rapport par pays Bulgarie 2017\)](#), p. 38.

¹⁴ Commission européenne – DG MOVE (Mobilité et transports) – «Bulgaria Country Scoreboard» (Tableau de bord par pays: Bulgarie) – [Investissements et infrastructures](#) et [Personnes](#).

¹⁵ Commission européenne – DG MOVE (Mobilité et transports) – «Bulgaria Country Scoreboard» (Tableau de bord par pays: Bulgarie) – [Investissements et infrastructures](#).

¹⁶ L'indice de la performance de la logistique est une moyenne pondérée des résultats d'un pays en fonction de six dimensions principales: l'efficacité du processus de validation, la qualité des infrastructures liées aux échanges et aux transports, la facilité à organiser de manière compétitive des expéditions payantes, la compétence et la qualité des services logistiques, la capacité à suivre et à garder une trace des livraisons et la rapidité des expéditions lorsqu'il s'agit de parvenir à destination dans les temps prévus ou attendus. L'indice consiste à la fois en des mesures qualitatives et quantitatives.

¹⁷ Indice de performance de la logistique 2016 de la [Banque mondiale](#).

¹⁸ Les résultats mettent en évidence des performances comparables, classées de 1 à 5 (du résultat le plus bas au plus élevé). Il convient d'ajouter, en ce qui concerne l'indice mondial, que 23 États membres sont classés parmi les 50 premiers des 160 pays comparés par la Banque mondiale, mais que la Croatie, Malte, Chypre, la Roumanie et la Bulgarie demeurent exclues de ces 50 premiers pays.

Le développement des infrastructures de transport et des terminaux intermodaux reste l'une des priorités spécifiée dans la **Stratégie intégrée en matière de transport à l'horizon 2030** de la Bulgarie. Le pays a pour objectif de construire 575 km de nouvelles autoroutes, de réhabiliter plus de 4 200 km de routes et de construire et de rénover près de 1 800 km de voies ferrées. Ces réalisations doivent être achevées à la fin de la période de programmation, c'est-à-dire en 2030, et sont financées par les fonds de l'Union européenne et par des sources et des emprunts nationaux. De plus, la Bulgarie envisage d'augmenter les financements destinés à la maintenance des infrastructures routières et ferroviaires, qui, cumulés, devraient s'élever à 2,9 % du PIB d'ici 2030¹⁹.

Entre 2014 et 2020, la Bulgarie est autorisée à consacrer aux transports 1 917 millions d'EUR issus du budget européen. Selon le **programme opérationnel 2014-2020 relatif aux transports et aux infrastructures de transport (OPTTI 2014-2020)** de la Bulgarie, ces attributions seront distribuées selon quatre axes prioritaires qui comprennent des actions liées à la modernisation et à la construction d'infrastructures ferroviaires et routières le long du RTE-T, à des améliorations des transports intermodaux (passager et fret), au développement des transports urbains durables et à la perpétuation des innovations dans les domaines de la gestion et des services²⁰.

2.2. Le réseau transeuropéen de transport (RTE-T)

Il existe deux corridors multimodaux du réseau central RTE-T qui traversent la Bulgarie²¹ (voir carte 1 ci-dessous):

Le **corridor Orient/Méditerranée orientale** relie de larges pans de l'Europe centrale avec des ports de la mer du Nord, de la Baltique, de la mer Noire et de la Méditerranée.

En Bulgarie, la partie principale de la section routière du corridor se superpose au parcours du trafic international : la [Via Carpatia](#), qui permet de réaliser le plus court trajet sans interruption entre les parties nord et sud de l'Europe et qui se poursuit en Ukraine et en Turquie.

Grâce à ce corridor du réseau central (CRC), il est possible de renforcer le développement des ports déjà mentionnés en tant que plateformes logistiques multimodales de premier plan et de doter les centres économiques de l'Europe centrale de connexions modernisées et multimodales avec les autoroutes de la mer.

Le coordinateur européen responsable de ce corridor est M. Mathieu Grosch.

Les principaux goulets d'étranglement du corridor correspondent au tronçon ferroviaire entre la ville roumaine de Timișoara et la capitale bulgare, Sofia.

Carte 1: Les corridors du réseau central RTE-T – zoom sur la Bulgarie



Corridor Rhin-Danube
Corridor Orient/Méditerranée orientale

Source: Commission européenne²²

Le **corridor Rhin-Danube** suit le cours du Danube et relie Strasbourg et le sud de l'Allemagne avec Vienne, Bratislava et Budapest, en Europe centrale, puis traverse la capitale roumaine, Bucarest, et se poursuit jusqu'au port roumain de Constanța, au bord de la mer Noire. Les améliorations des statuts de bonne navigation sur le Danube

¹⁹ Ministère bulgare des transports, des technologies de l'information et des communications – [«Integrated Transport Strategy until 2030» \(Stratégie intégrée en matière de transports à l'horizon 2030\)](#), pp. 228-229.

²⁰ «Bulgaria's [Operational Programme Transport and Transport Infrastructure 2014-2020» \(Programme opérationnel 2014-2020 de la Bulgarie relatif aux transports et aux infrastructures de transport\)](#), pp. 160-161.

²¹ Commission européenne – DG MOVE (Mobilité et transports) – RTE-T [Fiche par pays](#) pour la Bulgarie.

²² Commission européenne – DG MOVE (Mobilité et transports) – Réseaux transeuropéens de transports – [TENtec – cartes](#).

pour tous les pays comptent parmi les projets phares qui doivent être mis en œuvre pour ce corridor. M^{me} Karla Peijs est la coordinatrice européenne qui en a la charge²³.

Le **mécanisme pour l'interconnexion en Europe** (MIE) a sélectionné 14 projets de transports impliquant la Bulgarie lors des appels à projets 2014 et 2015 du MIE, parmi lesquels trois projets concernent exclusivement la Bulgarie. Ceux-ci envisagent des actions sur la ligne ferroviaire qui relie Sofia et Plovdiv (un goulet d'étranglement du corridor Orient/Méditerranée orientale). Les coûts estimés s'élèvent à environ 350,5 millions d'EUR, avec une contribution maximale de l'Union d'approximativement 81,4 %. Les 11 projets sélectionnés restants sont des projets conjoints, dans lesquels la Bulgarie est impliquée aux côtés d'un ou de plusieurs État(s) membre(s)²⁴.

En ce qui concerne la **réalisation des réseaux centraux RTE-T** en Bulgarie, seules ses voies navigables intérieures sont terminées. En 2014, 45 % de son infrastructure routière centrale était terminée, mais les voies ferroviaires conventionnelles nécessitaient encore un développement considérable²⁵.

2.3. L'efficacité énergétique des transports et la mobilité sobre en émissions

En 2014, la **consommation énergétique** des transports en Bulgarie s'élevait à 33 %, une augmentation de 9 % par rapport à 2007. De manière caractéristique, cette tendance se décompose en une augmentation de 13,5 % de la consommation finale d'énergie pour les transports routiers sur la période 2007-2014, tandis que les autres modes de transport ont enregistré une diminution²⁶.

Avec une **part de 6,5 % d'énergies renouvelables dans les transports** en 2015²⁷, la Bulgarie atteint presque la moyenne de l'Union de 6,7 % et s'oriente vers l'objectif national fixé pour tous les États membres à 10 % pour 2020 par la directive sur les énergies renouvelables²⁸. En outre, le pays a établi que la part des biocarburants ou d'autres combustibles renouvelables dans les transports doit s'élever à 12 % d'ici 2030²⁹. En 2015, la Bulgarie se situait au 6^e rang de la classification des États membres de l'Union par rapport à la part de nouvelles **voitures immatriculées utilisant des carburants de substitution**³⁰. En Bulgarie, le principal programme de soutien des sources d'énergie renouvelable utilisées dans les transports est un système de quotas. Ce programme oblige les entreprises importatrices ou productrices d'essence ou de diesel à garantir que les biocarburants représentent un pourcentage défini de leurs ventes annuelles de combustibles. En outre, les biocarburants sont soutenus grâce à un mécanisme de régulation fiscale³¹. La Bulgarie utilise également un système de vignettes routières qui nécessite de payer une redevance pour que les véhicules puissent utiliser les routes publiques sur le réseau routier national. Le tarif dépend du type de véhicule (les poids lourds paient bien davantage que les véhicules de transport de passagers), de la période de validité de la vignette et, pour certains véhicules, des classes d'émissions.

La législation bulgare met en place des mesures permettant d'encourager l'utilisation d'énergies renouvelables (électricité) au niveau municipal. **Les voitures électriques** et les véhicules à deux roues sont habilités à se garer gratuitement dans la municipalité de Sofia et 1 % de toutes les places des parkings payants est réservé aux véhicules à deux roues. En outre, le pays a mis en place une exemption à la taxe sur les automobiles pour les

²³ Commission européenne – DG MOVE (Mobilité et transports) – [Corridor Rhin-Danube](#) et [corridor Orient/Méditerranée orientale](#).

²⁴ Site de l'agence exécutive du réseau transeuropéen de transport (INEA) – «Connecting Europe Facility – Projects by country – Bulgaria» (Connecter les installations européennes – Projets par pays – [Bulgarie](#)).

²⁵ Commission européenne – DG MOVE (Mobilité et transports) – «Bulgaria Country Scoreboard» (Tableau de bord par pays: Bulgarie) – [Investissements et infrastructures](#).

²⁶ Ministère bulgare des transports, des technologies de l'information et des communications – [«Integrated Transport Strategy until 2030» \(Stratégie intégrée en matière de transports à l'horizon 2030\)](#), p. 58.

²⁷ EUROSTAT – Statistics explained – [«Energy from Renewable Sources» \(Énergie issue de sources renouvelables\)](#) – Tableau 4, mise à jour en mars 2017.

²⁸ Directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 [relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables](#) et modifiant puis abrogeant les directives 2001/77/CE et 2003/30/CE – article 3, paragraphe 4: «Chaque État membre veille à ce que la part de l'énergie produite à partir de sources renouvelables dans toutes les formes de transport en 2020 soit au moins égale à 10 % de sa consommation finale d'énergie dans le secteur des transports.» (p. L140/28).

²⁹ Ministère bulgare des transports, des technologies de l'information et des communications – [«Integrated Transport Strategy until 2030» \(Stratégie intégrée en matière de transports à l'horizon 2030\)](#), pp. 228-229.

³⁰ Commission européenne – DG MOVE (Mobilité et transports) – «Bulgaria Country Scoreboard» (Tableau de bord par pays: Bulgarie) – [Union de l'énergie et innovation](#).

³¹ RES Legal – «Legal sources on renewable energy» (Ressources juridiques sur les énergies renouvelables) – [Bulgarie: Résumé](#) – mise à jour en janvier 2017.

véhicules électriques à partir du 1^{er} janvier 2013. En dépit de ces mesures, la part de véhicules électriques rechargeables en Bulgarie parmi les voitures nouvellement enregistrées s'élève à 0,1 %, l'un des taux les plus faibles dans l'Union pour 2015³². La Bulgarie doit réaliser le développement des infrastructures permettant de recharger les véhicules électriques; en effet, le pays se situait à l'avant-dernière place de l'ensemble des 27 États de l'Union en 2015³³.

L'extension du **métro à Sofia** est l'un des principaux projets mis en œuvre au titre du programme opérationnel 2014-2020 relatif aux transports et aux infrastructures de transport de la Bulgarie. Il contribuera à ce que soient atteints les objectifs du pays en matière de changements climatiques. Dans la perspective d'augmenter l'intermodalité du système de transport, il est également essentiel de développer sa troisième orientation, qui tend à faciliter les connexions avec le système ferroviaire national, avec le réseau local des tramways et des bus, ainsi qu'avec l'aéroport de Sofia. Les investissements s'élèveraient à 1 344 millions de lev, soit 687 millions d'EUR (TVA non comprise), et doivent avoir lieu entre 2014 et 2022³⁴. Une fois qu'ils seront achevés, le trafic routier devrait avoir décru de 21 000 véhicules par jour, ce qui aurait pour conséquence de réduire la congestion routière dans la capitale et de créer des circonstances favorables à l'augmentation de la vitesse des transports publics sur les itinéraires principaux³⁵.

3. TRANSPORT FERROVIAIRE

En 2016, 4 029 km de lignes ferroviaires étaient utilisées en Bulgarie³⁶, soit 265 km de moins qu'en 1995³⁷. Une grande partie des **infrastructures ferroviaires** du pays a été construite il y a plus de 50 ans, avec des paramètres géométriques, une construction et des équipements adaptés pour des vitesses maximales de 100 km/h. Les limites de vitesse sur les voies ferroviaires bulgares sont actuellement les plus basses de l'Union: elles n'excèdent pas 40-60 km/h sur certaines sections. En outre, à l'exemple du parcours entre Ruse et Varna, un certain nombre d'installations ferroviaires (ponts et tunnels) sont en fin de vie. La plupart des systèmes de sécurité, de télécommunication et de fourniture d'énergie sont en outre vieillissants et ne correspondent pas aux normes actuelles d'interopérabilité³⁸. La Bulgarie se situe cependant parmi les États membres les plus avancés au niveau de **l'électrification ferroviaire**: en 2014, ses 71,1 % de voies électrifiées lui permettaient d'occuper la 6^e place dans l'Union³⁹.

Le **marché du fret ferroviaire** en Bulgarie est l'un des plus ouverts à la concurrence: les concurrents de l'opérateur principal détiennent 48,8 % du marché et cette part est en augmentation, ce qui classe la Bulgarie en troisième position au sein de l'Union. Le **marché des passagers** demeure cependant le monopole de l'entreprise «BDZ Passenger Transport EOOD» – un fournisseur titulaire de services à destination des passagers et seul exécuteur du contrat de service public en Bulgarie⁴⁰.

³² Commission européenne – Fiche thématique du semestre européen 2016 – [«Transport» \(Transport\)](#), p.12 et Ministère de l'environnement et de l'eau de Bulgarie – [«Bulgaria's Second Biennial Report in Compliance with the Obligations under the UN's Framework Convention on Climate Change» \(Deuxième rapport biennal de la Bulgarie conforme aux obligations au titre de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques\)](#), décembre 2015, pp. 33-37.

³³ Commission européenne – DG MOVE (Mobilité et transports) – «Bulgaria Country Scoreboard» (Tableau de bord par pays: Bulgarie) – [Union de l'énergie et innovation](#).

³⁴ Ministère bulgare des transports, des technologies de l'information et des communications – [«Integrated Transport Strategy until 2030» \(Stratégie intégrée en matière de transports à l'horizon 2030\)](#), mai 2017, p. 238. Taux de change de la BEI: 1 EUR = 1,9558 BGN.

³⁵ «Bulgaria's Operational Programme Transport and Transport Infrastructure 2014-2020» (Programme opérationnel 2014-2020 de la Bulgarie relatif aux transports et aux infrastructures de transport), p. 21.

³⁶ «Bulgaria's National Statistical Institute – Railway Transport» (Institut statistique national bulgare – Transports ferroviaires), [«Length of Railway Network» \(Longueur du réseau ferroviaire\)](#), mai 2017.

³⁷ Commission européenne – DG MOVE (Mobilité et transports) – «EU Transport in Figures» (Les transports de l'Union en chiffres) – [«Statistical Pocketbook 2016» \(Livret statistiques 2016\)](#), p. 80.

³⁸ «Bulgaria's Operational Programme Transport and Transport Infrastructure 2014-2020» (Programme opérationnel 2014-2020 de la Bulgarie relatif aux transports et aux infrastructures de transport), p. 2.

³⁹ Commission européenne – Fiche thématique 2016 du semestre européen – [«Transport» \(Transport\)](#) – Tableau – «Environmental and social dimension» (Dimensions sociale et environnementale), p. 22 et Ministère bulgare des transports, des technologies de l'information et des communications – [«Integrated Transport Strategy until 2030» \(Stratégie intégrée en matière de transports à l'horizon 2030\)](#), p. 64.

⁴⁰ Commission européenne – DG MOVE (Mobilité et transports) – «Bulgaria Country Scoreboard» (Tableau de bord par pays: Bulgarie) – [Marché intérieur](#).

En 2016, **le fret ferroviaire** a déplacé 3,4 milliards de tkm en Bulgarie, dont un tiers de trafic international. En 2016, les chiffres indiquent une baisse de 6 % par rapport à 2015⁴¹ et une diminution d'environ 60 % par rapport à 1995⁴². Sur la même période, **le transport ferroviaire des passagers** en Bulgarie a cumulé 1,5 milliard de passagers-km⁴³, soit une baisse de 6 % par rapport à 2015 et une diminution globale de 68 % par rapport à 1995⁴⁴. Ces tendances négatives, surtout en ce qui concerne le transport de passagers, découleraient de l'insuffisance qualitative des infrastructures ainsi que des facteurs suivants:

- l'équipement roulant obsolète, qui provoque régulièrement des retards de trains;
- le mauvais état des gares et des quais, souvent inaccessibles aux personnes présentant des besoins particuliers;
- l'absence de système d'information et de coordination des horaires respectifs des services de transports ferroviaire et routier;
- une concurrence accrue des bus et des autocars sur les routes les plus fréquentées;
- une structure de gestion inadaptée de l'entreprise «BDZ Passenger Transport EOOD»;
- l'absence d'un système de prix adapté pour l'utilisation des infrastructures routières⁴⁵.

Le développement du secteur ferroviaire est une priorité stratégique pour le gouvernement bulgare dans la mesure où le renforcement de ce secteur est essentiel pour diminuer la congestion des routes et pour améliorer les performances des transports au niveau environnemental. Pour ce faire, il est prévu de renforcer les paramètres techniques et opérationnels des infrastructures ferroviaires centrales, puis d'appliquer une série de mesures réglementaires et de gestion afin de renforcer la capacité institutionnelle dans le secteur ferroviaire bulgare. Selon le **programme opérationnel 2014-2020 relatif aux transports et aux infrastructures de transport de la Bulgarie**, le contrat de service public avec l'entreprise «BDZ Passenger Transport EOOD» devra être examiné afin de l'aligner sur les règles européennes relatives aux services de transport public des passagers par voie ferroviaire et d'améliorer la qualité du service⁴⁶.

4. TRANSPORT ROUTIER

En 2014, 75,5 % des transports terrestres par des véhicules enregistrés en Bulgarie concernaient les transports terrestres nationaux, tandis que 24,5 % étaient du transport terrestre international. L'intégralité du transport terrestre représentait 27,8 milliards de tonnes-kilomètre. Ce nombre correspond à une augmentation de 2,8 % par rapport à 2013 et à une croissance équivalente à plus de quatre fois les chiffres de 1995. **Le secteur du transport routier de fret** constitue une source importante d'emplois et de revenus en Bulgarie: 55 700 personnes y étaient employées en 2013 (soit un tiers de l'ensemble des personnes qui travaillent dans les secteurs des transports, de l'emménagement et des services postiers) et plus de 10 000 entreprises y sont actives. Le niveau de **motorisation** en Bulgarie a plus que doublé au cours des 20 dernières années et le nombre de voitures par 1 000 habitants a atteint 418 en 2015 (inférieur à la moyenne européenne qui correspond à 491 voitures)⁴⁷.

Des augmentations significatives de la demande de transport de passagers et de fret ont mis l'infrastructure routière du pays à rude épreuve. À la fin 2016, la Bulgarie comptait 740 km d'**autoroutes** (463 km de plus qu'en 1995), sur un réseau routier total de 19 902 km⁴⁸. La couverture du territoire du pays par des autoroutes et

⁴¹ Institut bulgare de statistiques – «Railway Transport, [Goods carried and transport performance](#)» ([Transport ferroviaire, marchandises transportées et performance de transport](#)), mai 2017.

⁴² Commission européenne – DG MOVE (Mobilité et transports) – «EU Transport in Figures» (Les transports de l'Union en chiffres) – [«Statistical Pocketbook 2016»](#) ([Livret statistiques 2016](#)), p. 42.

⁴³ Institut bulgare de statistiques – «Railway Transport, [Passengers carried and transport performance](#)» ([Transport ferroviaire, passagers transportés et performance de transport](#)), mai 2017.

⁴⁴ Commission européenne – «EU Transport in Figures» (Les transports de l'Union en chiffres) – «Statistical Pocketbook 2016» (Livret statistiques 2016), p. 49 et p. 53.

⁴⁵ Ministère bulgare des transports, des technologies de l'information et des communications – [«Integrated Transport Strategy until 2030»](#) ([Stratégie intégrée en matière de transports à l'horizon 2030](#)), pp. 62-64.

⁴⁶ «Bulgaria's [Operational Programme Transport and Transport Infrastructure 2014-2020](#)» ([Programme opérationnel 2014-2020 de la Bulgarie relatif aux transports et aux infrastructures de transport](#)), pp. 7-8.

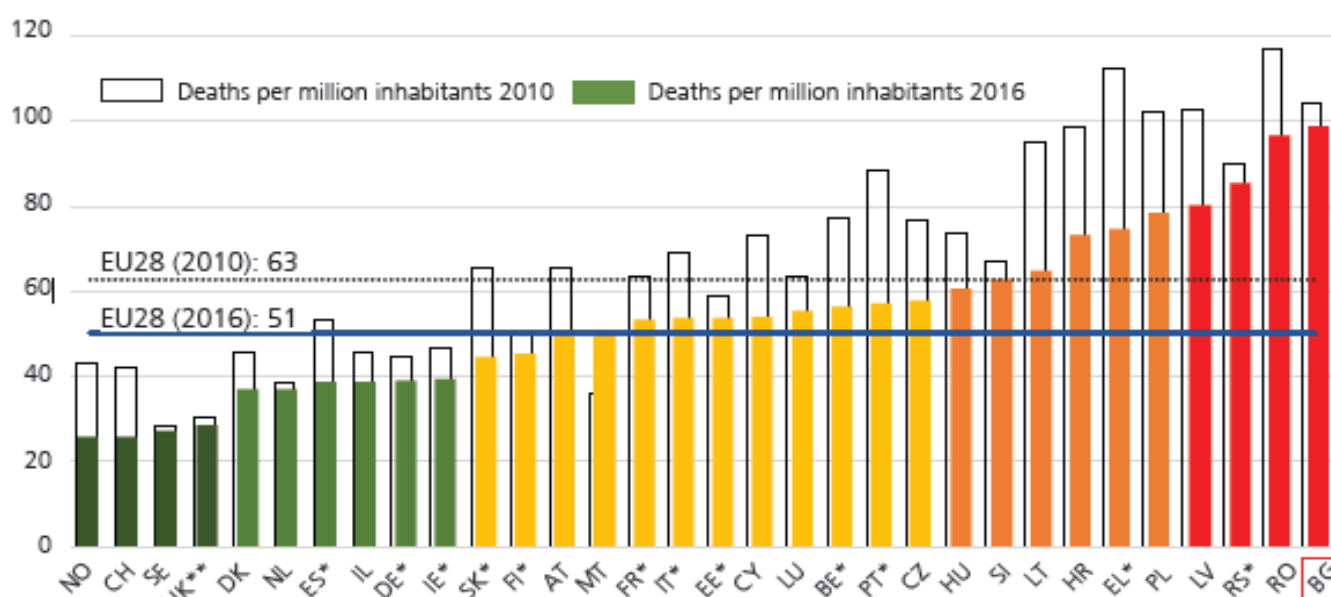
⁴⁷ Commission européenne – «EU Transport in Figures» (Les transports de l'Union en chiffres) – «Statistical Pocketbook 2016» (Livret statistiques 2016), pp. 38-40, pp. 24-25 et p. 86.

⁴⁸ Institut bulgare de statistiques – «Road Transport, [National Road Network](#)» ([Transport routier, réseau routier national](#)), mai 2017 et Commission européenne – [«EU Transport in Figures»](#) (Les transports de l'Union en chiffres) – «Statistical Pocketbook 2016» (Livret

des routes de premier ordre est inégale et le système est mieux développé dans les régions du nord-est, du sud-ouest et du sud-est. D'importants tronçons du réseau RTE-T font défaut, dont l'autoroute qui suit le trajet Vidin-Sofia-Kulata, qui fait partie du corridor Orient/Méditerranée orientale⁴⁹.

En 2010, l'Union a renouvelé ses engagements d'améliorer la sécurité routière en fixant un **objectif de réduction des morts sur la route** de 50 % d'ici à 2020, par rapport aux niveaux de 2010. Bien que la Bulgarie soit parvenue à diminuer son taux de mortalité sur la route de 9 % entre 2010 et 2016, le rythme de ces changements est largement inférieur à la moyenne européenne, à hauteur de 18,7 % pour la même période. Le pays a donc à nouveau été classé dans les derniers États membres, avec 99 morts par million d'habitants en 2016 (ou en total de 708 décès par an⁵⁰), ce qui est près du double de la moyenne européenne de 51 morts par million d'habitants (voir l'illustration 3 ci-dessous). En outre, le nombre de blessés graves dans des accidents de la route en Bulgarie a augmenté de 16 % en 2016 par rapport à 2010⁵¹.

Illustration 3: Mortalité (morts sur la route par million d'habitants) en 2016, comparée à la mortalité en 2010



Source: Conseil européen pour la sécurité des transports⁵²

En 2015, la quantité moyenne de temps passé par les conducteurs dans les **embouteillages** en Bulgarie équivalait à un peu plus de 30 heures par an (juste au-dessus de la moyenne européenne de 29,5 heures par an), ce qui correspond à une amélioration de 10 minutes par rapport à 2014⁵³.

Entre 2000 et 2014, la demande pour les trajets en **transports publics** (bus et rail) a été divisée passant d'environ 360 millions de trajets en 2000 à 120 millions de trajets en 2014. C'est principalement le transport par bus et, dans une moindre mesure, par train, qui répond à la demande des trajets longue distance. Le train est préféré par les

statistiques 2016), p.78. Pour la collecte de ces statistiques, la Commission européenne définit la longueur du réseau routier d'un pays comme la somme des autoroutes, routes principales ou nationales, routes secondaires ou régionales et autres routes (à utiliser avec précaution car certains pays incluent des routes non revêtues sous «autres routes»).

⁴⁹ «Bulgaria's [Operational Programme Transport and Transport Infrastructure 2014-2020](#)» (Programme opérationnel 2014-2020 de la Bulgarie relatif aux transports et aux infrastructures de transport), p. 3.

⁵⁰ Institut bulgare de statistiques – «[Road Traffic Accidents in Bulgaria 2016](#)» (Accidents routiers en Bulgarie en 2016), août 2017, p. 6.

⁵¹ Commission européenne – DG MOVE (Mobilité et transports) – «Bulgaria Country Scoreboard» (Tableau de bord par pays: Bulgarie) – «[People](#)» (Personnes).

⁵² Conseil européen pour la sécurité des transports – «[Ranking EU Progress on Road Safety](#)» (Classement des progrès de l'Union relatifs à la sécurité routière) – «11th Road Safety Performance Index Report» (11^e rapport sur l'indice de performance pour la sécurité routière), juin 2017, p. 16 et p. 22. *Estimations nationales provisoires pour 2016, car les chiffres définitifs pour 2016 ne sont pas encore disponibles au moment de la publication. **Les données du Royaume-Uni pour 2016 correspondent à un total provisoire qui s'arrête en septembre 2016 pour la Grande-Bretagne et incluent toute l'année calendaire 2016 pour l'Irlande du Nord. Le nombre de décès au Luxembourg et à Malte est peu élevé et varie donc substantiellement d'une année à l'autre. Le nombre de décès annuels à Chypre et en Estonie est également relativement restreint et peut varier d'une année à l'autre.

⁵³ Commission européenne – DG MOVE (Mobilité et transports) – «Bulgaria Country Scoreboard» (Tableau de bord par pays: Bulgarie) – [Union de l'énergie et innovation](#).

groupes sociaux qui peuvent bénéficier de réductions ou de tarifs préférentiels (étudiants, retraités et employés des transporteurs ferroviaires nationaux).

Le développement des infrastructures routières le long du RTE-T pour supprimer les goulets d'étranglement et les liaisons manquantes ainsi que l'amélioration des services de transport public et de la sécurité du transport routier font partie des priorités principales de la Stratégie intégrée en matière de transports à l'horizon 2030 pour la Bulgarie. D'ici à 2030, le pays envisage de réduire le nombre de victimes mortelles d'accidents de la route à 290 personnes par an⁵⁴.

5. TRANSPORT MARITIME ET TRANSPORT PAR VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES

Le système des **ports** en Bulgarie comporte des ports maritimes et fluviaux. Il existe deux ports maritimes sur la côte de la mer Noire qui font partie du réseau RTE-T: Bourgas (central) et Varna (global). Il y a également six ports intérieurs situés le long du Danube, dont ceux de Ruse et de Vidin qui font partie du réseau central RTE-T⁵⁵ (voir l'illustration 4 ci-dessous). La plupart des ports bulgares ont été construits au début du 20^e siècle et leurs conditions techniques actuelles ne sont pas satisfaisantes, principalement à cause de l'absence d'investissements dans la maintenance et le développement⁵⁶.

Illustration 4: Réseau RTE-T en Bulgarie: chemins de fer, ports et terminaux rail-route (TRR)



Source: Journal officiel de l'Union⁵⁷

⁵⁴ Ministère bulgare des transports, des technologies de l'information et des communications – [«Integrated Transport Strategy until 2030» \(Stratégie intégrée en matière de transports à l'horizon 2030\)](#), p. 91 et p. 229.

⁵⁵ [Règlement \(UE\) n° 1315/2013](#) du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen et abrogeant la décision n° 661/2010/UE, Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE – Annexe II.2 – Aéroports, ports maritimes, ports intérieurs et terminaux rail-route du réseau central et du réseau global par État membre.

⁵⁶ «Bulgaria's [Operational Programme Transport and Transport Infrastructure 2014-2020» \(Programme opérationnel 2014-2020 de la Bulgarie relatif aux transports et aux infrastructures de transport\)](#), pp. 3-4.

⁵⁷ [Règlement \(UE\) n° 1315/2013](#) du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen et abrogeant la décision n° 661/2010/UE, Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE – Annexe I – Cartes du réseau global et du réseau central, carte 9.2: Bulgarie et Roumanie.

Entre 2007 et 2015, les ports bulgares (maritimes et fluviaux) ont vu transiter légèrement plus de 36 millions de tonnes de **fret** par an, 72 % étant passés par les ports de la mer Noire tandis que les 28 % restants étaient pris en charge par les ports fluviaux. Les principaux partenaires du pays pour le commerce maritime sont la Russie, la Turquie, la Roumanie et l'Ukraine. Le chiffre d'affaires des ports bulgares repose surtout sur l'importation et l'exportation de marchandises. Les marchandises en vrac représentaient en moyenne 38 % des produits transportés par voies maritimes pour la période analysée, suivies par les marchandises liquides (32 %). L'on observe une croissance régulière du nombre de conteneurs manipulés dans les ports maritimes bulgares, avec une augmentation des volumes de 57,4 % entre 2007 et 2015. Une chute spectaculaire de la cargaison roulante a cependant pu être constatée depuis 2013, surtout à cause de la diminution des transroulages sur le Danube due aux travaux du pont Calafat-Vidin.

Depuis 2008, le **transport flottant de passagers** en Bulgarie a régulièrement décliné; le nombre de passagers est passé sous la barre des 200 000 en 2015, comparé à presque 600 000 passagers en 2008. Cette diminution découle principalement d'une baisse du nombre de passagers transitant par les ports fluviaux, dans la mesure où les flux de passagers représentaient environ 95 % entre 2007 et 2015. Le nombre de passagers qui transitent par les ports maritimes a augmenté sur la même période, mais sans compenser la diminution observée pour les ports fluviaux, car la part qu'ils représentent est trop faible⁵⁸.

Le tronçon bulgare du **Danube** s'étend sur 471 km. Le fleuve y présente les caractéristiques typiques d'un cours d'eau circulant sans obstacle dans une plaine, avec d'importantes fluctuations saisonnières de son niveau d'eau (plus de 9 m). Pendant la période été-automne, le cours principal du fleuve n'est pas suffisamment profond pour permettre la navigation⁵⁹. Il est d'une importance cruciale pour la Bulgarie d'améliorer les caractéristiques du chenal du Danube et les conditions de sécurité de la navigation par l'optimisation des activités de maintenance des voies navigables.

D'autres mesures stratégiques dans le domaine de la navigation sur mer et sur les voies navigables intérieures, envisagées par la Stratégie intégrée en matière de transport à l'horizon 2030, comprennent entre autres:

- l'amélioration des caractéristiques des voies navigables et des eaux intérieures afin de permettre l'accès des navires de plusieurs tonnes aux principaux ports bulgares;
- la mise en place de connexions optimales entre les transports routiers, ferroviaires, aériens, maritimes et fluviaux;
- la mise en œuvre ou la modernisation des systèmes de navigation (VTMIS – phase 4) et le développement d'un système d'information intermodal intégré⁶⁰.

6. TRANSPORT AÉRIEN

En Bulgarie, le transport aérien a déplacé plus de 9,5 millions de **passagers** et un peu plus de 33 000 tonnes de **marchandises** en 2016, soit des augmentations respectives de 35 % et 78 % par rapport à 2012⁶¹. La plus grande partie des passagers qui ont utilisé les aéroports bulgares en 2015 (70 %) se déplaçaient vers un pays de l'Union. Les destinations de vol les plus populaires étaient alors l'Allemagne, le Royaume-Uni et l'Autriche⁶².

La Bulgarie compte dix aéroports civils, dont cinq ont le statut d'aéroport international (Sofia, Varna, Bourgas, Plovdiv et Gorna Oryahovitsa)⁶³. Le plus important d'entre eux est **l'aéroport de Sofia**, où près de 5 millions de

⁵⁸ Ministère bulgare des transports, des technologies de l'information et des communications – [«Integrated Transport Strategy until 2030» \(Stratégie intégrée en matière de transports à l'horizon 2030\)](#), pp. 117-122.

⁵⁹ Agence exécutoire bulgare pour l'exploitation et la maintenance du Danube – «National Strategy Plan for Optimisation of Waterway Maintenance in Bulgaria» (Plan stratégique national pour l'optimisation de la maintenance des voies navigables en Bulgarie), pp. 5-9.

⁶⁰ Ministère bulgare des transports, des technologies de l'information et des communications – [«Integrated Transport Strategy until 2030» \(Stratégie intégrée en matière de transports à l'horizon 2030\)](#), pp. 218-229.

⁶¹ Institut statistique national bulgare – [«Air transport» \(Transport aérien\)](#), juillet 2017.

⁶² Eurostat, Statistics explained – [«Overview of EU-28 air passenger transport by Member States in 2015» \(Aperçu du transport des passagers aériens dans l'Union à 28 par État membre en 2015\)](#), novembre 2016 et Commission européenne – [«EU Transport in Figures» \(Les transports de l'Union en chiffres\)](#) – «Statistical Pocketbook 2016» (Livret statistiques 2016), pp. 56-57.

⁶³ Ministère bulgare des transports, des technologies de l'information et des communications – [«Integrated Transport Strategy until 2030» \(Stratégie intégrée en matière de transports à l'horizon 2030\)](#), p. 149.

passagers et plus de 21 000 tonnes de fret ont transité en 2016⁶⁴. Parmi les 18 opérateurs aériens enregistrés dans le pays, «**Bulgaria Air**» est la compagnie aérienne la plus importante et détient 33 % des parts de marché (en nombre de billets vendus).

Afin de garantir une capacité suffisante de son espace aérien, de réduire les retards et de renforcer la sécurité et l'efficacité des coûts des services de navigation aérienne, la Bulgarie participe activement au **bloc d'espace aérien fonctionnel Danube** (DANUBE FAB): il s'agit d'un élément clé du cadre législatif du ciel unique européen (SES). Le DANUBE FAB entre la Bulgarie et la Roumanie est devenu effectif en novembre 2012, après la ratification par les parlements des deux pays⁶⁵. Les principales réalisations du DANUBE FAB sont à ce jour:

- Novembre 2013 – mise en œuvre des opérations «Night Free Route Airspace» (FRA) au sein des frontières nationales.
- Décembre 2014 – la Bulgarie et la Roumanie, les deux premiers pays entrés dans le réseau FAB, mettent en œuvre deux secteurs transfrontaliers. Les États délèguent la fourniture des services de navigation aérienne au pays partenaire, démontrant ainsi le niveau de confiance et de coopération entre les deux partenaires FAB.
- Mars 2017 – la Bulgarie, la Roumanie et la Hongrie (membre du FAB Europe centrale, FAB CE) apportent des changements majeurs dans la structure de l'espace aérien des trois États, en reliant les deux blocs d'espace aérien fonctionnel du DANUBE FAB et du FAB CE⁶⁶.

6. TOURISME

En 2014, le tourisme a contribué au PIB de la Bulgarie à hauteur de 3,7 % et a généré 3,4 % des emplois. Environ 143 000 personnes étaient employées dans le secteur bulgare du tourisme en 2013, soit une augmentation de 1,6 % depuis 2010⁶⁷ (à comparer à une diminution générale de l'emploi de 1 % pour la même période). Entre 2010 et 2014, le secteur a significativement augmenté en Bulgarie pour tous ses segments (tourisme domestique, entrant et sortant). En 2014, le pays a accueilli 7,3 millions de **touristes internationaux** (sans compter les passagers en transit), une hausse de 6 % par rapport à l'année précédente. Ils représentaient près de 70 % des touristes en Bulgarie et ont dépensé un total de 3,1 milliards d'EUR (une augmentation de 1,9 % par rapport à 2013). Les autres pays de l'Union européenne, et notamment la Grèce, la Roumanie et l'Allemagne, sont les plus importants marchés émetteurs pour la Bulgarie, à hauteur de 60,6 % en 2014. Par ailleurs, les trois destinations touristiques les plus populaires parmi les Bulgares étaient la Turquie, la Grèce et l'ARYM⁶⁸.

Tableau 2: Nuits passées dans des établissements d'hébergement touristique, 2016

Total de nuits passées (millier)		Répartition par mois (%)												Écart saisonnier (*)
		Janv.	Févr.	Mars	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	
UE-28	2 857 676	4,4	5,0	6,0	6,2	8,5	10,1	15,6	17,2	10,1	7,3	4,7	5,0	3,3
Bulgarie	25 186	3,2	3,6	2,9	3,2	5,4	14,2	22,8	23,2	12,2	3,5	2,6	3,2	6,5

Source: Commission européenne⁶⁹

⁶⁴ Eurostat, Statistics explained – «[Top airports in the EU-28 in terms of total passengers carried in 2015](#)» (Aéroports de l'Union à 28 les plus performants au niveau du nombre de passagers transportés en 2015), novembre 2016 et Sofia Airport Statistics 2015-2016 – «[Passengers and Cargo](#)» (Passagers et marchandises).

⁶⁵ Ministère bulgare des transports, des technologies de l'information et des communications – «[Integrated Transport Strategy until 2030](#)» (Stratégie intégrée en matière de transports à l'horizon 2030), p. 169-170.

⁶⁶ Bloc d'espace aérien fonctionnel Danube – [Réalizations](#).

⁶⁷ OCDE (Organisation de coopération et de développement économiques) – «[Country profiles: Bulgaria](#)» (Profils de pays: Bulgarie), 2016, pp. 310-314.

⁶⁸ Institut bulgare de statistiques – «[Employment and Employment Rates of Population over Years](#)» (Emploi et taux d'emploi de la population par année) – Tableau 3.2.2, mai 2017.

⁶⁹ Eurostat, Statistics explained – «[Seasonality in the tourist accommodation sector](#)» (Caractère saisonnier dans le secteur de l'hébergement touristique), juillet 2017. (*) La variation saisonnière est estimée comme la moyenne des variations absolues des pourcentages des données mensuelles à partir de leur moyenne.

Les deux mois d'été (juillet et août) comptabilisent 46 % des nuitées (25 186 000 nuitées) pour l'hôtellerie bulgare en 2016. Pour cette même année, le pays se situe parmi les trois États membres dotés de **l'écart saisonnier** le plus important (après la Croatie et la Grèce), avec un taux de 6,5 (voir le tableau 2 ci-dessus).

Les **principaux défis** auxquels se heurte le tourisme bulgare sont la haute saisonnalité, les disparités régionales, le développement des destinations et des produits, les coûts administratifs pour les entreprises et la durabilité. Renforcer les relations de **tourisme transfrontalier** avec les voisins de la Bulgarie fait partie des priorités politiques du pays. En 2011, la Bulgarie et la Roumanie sont devenues coordinatrices dans le domaine du tourisme et de la culture pour la stratégie de l'Union européenne pour la région du Danube. Cela a mené à divers développements de produits et à des initiatives de marketing, notamment:

- les routes culturelles européennes dans la région du Danube moyen et inférieur – un projet destiné à créer la route des empereurs romains et la route du vin du Danube en reliant les sites de patrimoine culturel et ethnologique en Bulgarie, en Croatie, en Roumanie et en Serbie;
- une collaboration entre la Bulgarie et la Roumanie afin de créer un centre d'information touristique conjoint en Chine, centré sur le tourisme culturel et historique, le tourisme de bien-être et les festivals.

La Bulgarie a également renforcé sa coopération transfrontalière avec la Grèce et la Roumanie pour ce qui est de l'utilisation durable des ressources patrimoniales et naturelles grâce au programme Interreg V, ainsi qu'avec l'ARYM, la Serbie et la Turquie grâce à l'aide de préadhésion de l'Union.

Les sites du patrimoine mondial de l'UNESCO en Bulgarie comptent sept sites du patrimoine culturel (l'ancienne cité de Nessebar, l'église de Boyana, le Cavalier de Madara, le monastère de Rila, les églises rupestres d'Ivanovo, la tombe thrace de Kazanlak et la tombe thrace de Sveshtari) ainsi que trois sites du patrimoine naturel (les forêts anciennes et primordiales de hêtres de Carpates et d'autres régions de l'Europe, le parc national du Pirin, la réserve naturelle de Strébarna)⁷⁰.

Un itinéraire cyclable européen, appelé **EuroVelo 13** (le chemin du rideau de fer) traverse le territoire de la Bulgarie. Ce chemin cyclable franchit constamment les frontières du pays avec la Serbie et l'ARYM et quitte la Bulgarie pour de courts tronçons en Grèce et en Turquie⁷¹.

Clause de non-responsabilité

Le présent document est fourni aux députés au Parlement européen et à leur personnel dans le cadre du soutien à leurs tâches parlementaires et ne reflète pas nécessairement la position officielle du Parlement européen. Il ne doit pas être considéré comme un document exhaustif.

Auteure

Beata Tuszyńska, experte nationale détachée, département thématique des politiques structurelles et de cohésion

Retour d'informations

Si vous souhaitez nous faire part de vos commentaires, veuillez envoyer un courriel au secrétariat Poldep-Cohesion à l'adresse suivante:
poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Département thématique B

Au sein de la direction générale des politiques internes du Parlement européen, le département thématique B est l'unité de recherche qui fournit des conseils spécialisés aux cinq commissions parlementaires suivantes: agriculture et développement rural; culture et éducation; pêche; développement régional; transports et tourisme. Les travaux d'expertise sont élaborés en interne ou par des prestataires externes.

Toutes les publications TRAN:

<http://www.europarl.europa.eu/committees/fr/supporting-analyses-search.html>

⁷⁰ Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO) – Les États parties – [Bulgarie](#).

⁷¹ Le réseau européen d'itinéraires cyclables – [EuroVelo](#).