



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/2002/5/Add.5
22 août 2002

FRANÇAIS SEULEMENT

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports
par chemin de fer

(Cinquante-sixième session, 16-18 octobre 2002,
point 11 de l'ordre du jour)

**INFORMATION SUR LES FAITS NOUVEAUX DANS DIVERS DOMAINES DES
TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER**

Additif 5

Transmis par le Gouvernement belge

A) Questions écologiques relatives aux opérations ferroviaires :

Pour mieux concrétiser ses objectifs en matière environnementale, la SNCB a adopté un plan pluriannuel fixant les principaux axes de la stratégie qu'elle entend mettre en œuvre.

Les 8 priorités du plan 2000-2003 sont les suivantes :

- une meilleure mise en valeur des atouts écologiques du train
- un suivi rigoureux en matière de permis d'environnement pour les installations concernées
- la mise en place d'une politique de gestion des sites à pollution historique ainsi que l'adoption de mesures préventives telles qu'adaptation des équipements des citernes et contrôle de leur étanchéité, utilisation presque généralisée de traverses en béton et application d'une technique de traitement des traverses en bois moins polluante, ...
- la réduction de la production de déchets ainsi que leur recyclage ou leur élimination dans le respect de l'environnement
- la réduction de la consommation d'eau: études en cours envisageant d'une part d'alimenter les équipements sanitaires en eau de pluie dans certaines installations et d'autre part, de diminuer les rejets d'eaux usées en étudiant les sols qui permettraient une séparation des eaux usées et de l'eau de pluie

- le renforcement de l'efficacité énergétique du train vu l'augmentation du nombre de places offertes dans les trains à double étage
- une diminution des bruits et vibrations provoqués par le train
- un entretien plus qualitatif des talus garantissant la biodiversité et, pour le désherbage des voies nécessaire au maintien en bon état des voies ferroviaires, le recours à des méthodes et à des produits plus respectueux de l'environnement

Sur le réseau de la SNCB, 85% du trafic est assuré en traction électrique, en soi peu polluante. Par ailleurs, pendant la période 2000-2002, le renouvellement intégral du parc de locomotives diesel a commencé avec la livraison d'une première série de 90 locomotives diesel (nouvelle série 77). Ces nouvelles locomotives diesel occasionnent beaucoup moins de nuisances sonores et répondent aux normes sévères d'émission dans l'air.

B) Sécurité des transports ferroviaires

Le programme d'action proposé l'année dernière s'est poursuivi. Les mesures, le projets et les propositions suivantes constituent les faits majeurs ayant marqué l'année 2001 :

1. Les dépassements de signaux et de vitesse par les conducteurs de trains et de manœuvres

Différentes mesures ont été mises en place en 2001 afin d'éviter ces dépassements :

- la réalisation d'un bilan de la formation pratique des élèves conducteurs en fin de formation. Au besoin cette formation pratique est complétée;
- l'intensification des accompagnements en ligne des conducteurs peu expérimentés et la promotion d'une conduite prudente;
- la rédaction de communications relatant les fautes graves commises donnant les recommandations nécessaires et distribuées à titre individuel à l'ensemble des conducteurs;
- la formation complémentaire des jeunes conducteurs. Les conducteurs ayant moins de 4 années de service reçoivent une formation complémentaire de 3 jours (une journée sur simulateur de conduite, une journée de formation théorique en salle ainsi qu'une journée d'accompagnement en ligne);
- la mise à disposition d'un GSM pour les conducteurs;
- le projet de nouveaux simulateurs de conduite pour la formation des conducteurs de trains : 33 ont été commandés et la mise en service des premiers d'entre eux est prévue pour la fin 2002;
- un audit concernant la formation et l'encadrement des conducteurs est prévu afin de mettre en évidence les améliorations possibles. 4 aspects seront étudiés :
 - Le recrutement
 - La formation
 - La réglementation
 - La sécurité d'exploitation, les analyses de risques et les plans de prévention.

2. Contrôle et protection de la marche des trains

La mise en œuvre du projet ETCS (European Train Control System) qui consiste à installer sur le réseau et à bord des engins récents ou modernes le système européen de contrôle et de protection de la marche des trains est lancée. Ce système interopérable réalise un niveau de protection semblable à celui de l'actuel TBL2 (frein automatique d'urgence en cas de vitesse excessive à l'approche des signaux imposant une restriction). La SNCB a défini le schéma de migration vers l'ETCS et lancé les premiers cahiers des charges relatifs aux équipements de bord et à l'appareillage sol. Il est envisagé :

- la protection complète des grands signaux en voie principale, en commençant par les nœuds ferroviaires et bifurcations importantes;
- l'équipement des engins plus anciens à maintenir en service jusqu'en 2010 et au-delà; ils seront équipés d'une version de la TBL1 adaptée à l'ETCS et appelée EUROTBL1. Les engins récents (1980 et au-delà) équipés de la TBL2 seront adaptés à l'ETCS (= UROTBL2), les autres engins recevant l'équipement ETCS « bord » (= EUROCAV). Le montage des divers prototypes est planifié pour 2004, l'ensemble des réalisations devrait être terminé pour 2010.

3. Cabines de signalisation

La modernisation et la concentration des cabines de signalisation se poursuit ainsi que le renouvellement des anciennes installations de signalisation et des équipements en ligne, en vue d'une meilleure sécurité.

4. Parois rocheuses

Un recensement et une classification des parois rocheuses à risques ont également été établis. Un programme de sécurisation des sites à risques a été entrepris. Ce programme devrait s'étendre sur les cinq prochaines années.

5. Tunnels

Un groupe de travail pour l'évaluation de la sécurité dans les tunnels a été initié. Ce groupe est chargé de proposer, d'analyser et de suivre l'implémentation des mesures d'amélioration de la sécurité des tunnels ferroviaires.

6. Moyens de communication

Des moyens de communication performants sont nécessaires pour permettre aux différents services d'intervenir rapidement et efficacement en cas de situation anormale ou de crise :

- la radio sol-train : elle permet la communication entre le conducteur et le dispatching régional (CTR) ainsi que la transmission des messages de groupe et des messages d'alarme. Elle a été mise en service sur cinq lignes supplémentaires en 2001 et trois autres lignes en seront pourvues en 2002;

- le GSM-R : les premiers cahiers des charges relatifs à l'installation du GSM-R ont été rédigés. Sa mise en œuvre est prévue pour 2003-2006. Par rapport à la liaison sol/train, les améliorations suivantes sont à signaler :
 - amélioration de la couverture radio
 - interopérabilité au niveau européen
 - équipement de toutes les lignes et gares
 - communication possible entre conducteurs et cabine de signalisation

- le GSM du personnel d'accompagnement et des conducteurs
 - GSM du personnel d'accompagnement des trains. Il est actuellement possible, sur un site intraweb, de retrouver en temps réel les numéros des GSM des accompagnateurs à partir du numéro de train. De manière à maintenir cette base de données à jour, chaque accompagnateur confirmera à l'avenir sa prise de service ainsi que sa présence effective sur chaque train par l'envoi d'un SMS. Ce dernier point est en phase de test actuellement.
 - GSM des conducteurs. Ils viennent d'être distribués aux conducteurs, ils sont préprogrammés de sorte qu'un appel d'urgence soit signalé par une sonnerie particulière.

- La modernisation des téléphones d'alarme. Il a été jugé nécessaire de continuer à installer le long des lignes des téléphones d'alarme, indépendants du futur réseau GSM-R. Le service en charge des Télécom est en train de définir un nouveau projet pour poursuivre la modernisation de la téléphonie d'alarme le long des lignes intérieures. Le planning des réalisations est en cours d'établissement;

- l'inventaire des moyens de communication entre cabines de signalisation et répartiteurs d'énergie a été établi afin d'identifier les points faibles et d'établir les liaisons manquantes.

7. Actes de malveillance

Une liste des zones les plus sensibles du réseau a été dressée. Dans différentes zones, des actions ont déjà été entreprises telles que rehaussement de la hauteur des garde-corps, fourniture et pose de clôture, construction de passage sous les voies, travaux d'améliorations de la sécurité des ouvrages d'art.

8. Amélioration structurée en matière de passage à niveau (PN)

- diminution du nombre de PN classés en 3ème catégorie;
- disparition des PN de 4ème catégorie situés sur les lignes à service voyageurs régulier;
- amélioration de la sécurité aux PN présentant des risques suite à l'analyse faite;
- régularisation des PN privés;
- de façon à pouvoir prévenir les secours en cas d'accident, des panneaux portant l'inscription «En cas de danger, appelez le n° ...» suivi du numéro de téléphone du block contrôlant le PN et les infos suivantes: le n° du PN, le N° de la ligne, le nom de la rue, le nom de la commune seront placés de part et d'autre de chaque PN.

En 2001, le nombre de PN est passé de 2013 à 1998.

9. Transport de marchandises «dangereuses »

SQAS-rail (« Safety & Quality Assessment System »)

Le SQAS-rail est une procédure commune d'évaluation standardisée mise au point conjointement par l'UIC et le CEFIC (Conseil européen de l'industrie chimique). Il s'agit d'un questionnaire détaillé adéquat à remplir par un auditeur externe compétent et adressé au transporteur ferroviaire aux fins d'améliorer la qualité et la sécurité du transport de marchandises dangereuses.

La SNCB a adhéré au SQAS-rail au cours de l'année 2001. L'audit a livré les résultats suivants : 78% des questions couvrant les domaines de la sécurité, de l'environnement et de la qualité ont reçu un score positif. Les résultats SQAS seront évalués en partenariat avec le CEFIC et les clients SNCB de l'industrie chimique afin d'améliorer davantage la sécurité et la qualité des transports.

Révision des plans d'urgence pour les gares de triage où transitent des marchandises dangereuses

Le guide international pour la réalisation des plans d'urgence pour les gares de triage où transitent des wagons chargés de marchandises dangereuses, développé à l'initiative de l'UIC et de la CCFE (Communauté des chemins de fer européens), a été approuvé dans son ensemble par les Etats membres de l'UE en octobre 2001. Ce guide sera par ailleurs transposé en une fiche UIC fin de l'année 2002 ou début de l'année 2003.

Dans un premier temps et sur base de ce guide, la SNCB va revoir et informatiser les plans d'urgence de quatre gares de triage. Pour ce qui est de l'informatisation de ces plans, la SNCB va faire appel à un consultant extérieur spécialisé. L'établissement du cahier des charges est en cours.

10. Procédures de communication

Un examen des procédures de communication en situation d'urgence a été effectué. Depuis novembre 2001, le personnel du mouvement est appelé à suivre 2 journées de formation axées sur la communication et l'application des procédures de sécurité en cas d'urgence.

11. Mesures complémentaires

- examiner si une limitation du temps de circulation sans tension caténaire (actuellement 7 minutes maximum) ne s'impose pas;
- faire l'inventaire des lignes comportant de très longues sections, ainsi que des adaptations éventuelles à la signalisation par le placement de signaux supplémentaires. 26 tronçons de plus de 10 km ont été mis en évidence sur le réseau.

12. Risk Management

En 2001, l'Audit Interne s'est chargé de cette mission. Une partie de nos services principalement commerciaux ont bénéficié de cette étude qui se poursuivra en 2002. Il s'agit d'une méthode permettant de répertorier et d'évaluer tous les risques possibles liés à une activité spécifique, d'identifier toutes les conséquences possibles liées à ces risques. La finalité de cet exercice est de proposer et d'appliquer des mesures concrètes en vue d'éviter dans la mesure du possible de tels risques.

C) Adoption de nouvelles techniques de transport et application de techniques modernes aux opérations ferroviaires, notamment en ce qui concerne l'interface entre le transport par rail et les autres modes de transport

1. Cellule Mobilité

Une «Cellule Mobilité» a été créée début 2001 dont l'objectif est d'améliorer la problématique des trajets domicile-travail en proposant une alternative à la voiture et ce, en collaboration avec les entreprises et les institutions.

Les missions les plus importantes de cette cellule sont :

- de fournir des informations concernant les horaires, les tarifs et les produits tant aux employeurs qu'aux employés;
- d'analyser les trafics générés sur base de la localisation du domicile des employés et des sièges des sociétés;
- d'établir des profils de mobilité des employeurs et des employés;
- de réaliser des fiches de mobilité pour les entreprises (comment rejoindre les entreprises en passant en revue tous les moyens de transport); les différentes bases de données des sociétés de transport existent mais aucun système intégré est disponible actuellement;
- de rechercher conjointement des solutions et des alternatives aux problèmes de mobilité.

Cette mission se déroule en collaboration avec les autres sociétés de transport y compris les sociétés de taxi.

2. Complémentarité entre la SNCB et les services régionaux de transport public

Le système ARIBus continue à être implémenté. Le système gère 1,5 millions de correspondances train-bus. En 2001, une meilleure intégration d'ARIBus dans les systèmes automatiques de suivi du trafic en temps réel (indiquant entre autres le nombre de minutes correctes ou aléatoires de retard des trains) des sociétés de transport a eu lieu. Ce système d'information permet au conducteur de bus d'attendre le train en correspondance dans une cinquantaine de gares dans le but de favoriser l'utilisation combinée de ces deux moyens de transport en commun.

3. Complémentarité entre le rail et le vélo

En région bruxelloise, une convention a été signée entre la SNCB et la région pour mettre en place une véritable station vélos qui fournira non seulement un système de parking automatisé

pour vélos (carte magnétique, caméra de surveillance. ...) mais aussi des vélos de location, de la vente de petits matériels pour vélos, et un petit service de réparation. Cette station est peut-être le point de départ de la mise en place d'autres stations de ce type ailleurs dans le pays et cela en fonction des résultats obtenus par l'expérience bruxelloise.

Pendant la saison touristique, la SNCB adapte certains trains afin de créer de l'espace supplémentaire pour le transport de vélos. Un libre parcours d'un jour pour les vélos a été créé dans le courant de l'année 2001.

4. Complémentarité entre le rail et la route

B-Cargo, unité chargée du transport des marchandises, a l'intention de développer des interfaces pour dialoguer avec les autres réseaux participant au système ORPHEUS (système européen assurant l'échange des messages) afin de compléter la saisie des données de départ prises en charge par RailEdi (système propre de la SNCB) par les systèmes des autres réseaux de sorte à couvrir notre départ et notre arrivée.

5. Complémentarité entre le rail et l'avion

Trafic international TGV

L'offre renforcée sur Bruxelles-Roissy permet la réalisation du partenariat avec Air France et la couverture de 6 plages hubs avec 6 allers et 5 retours Thalys. Cette offre connaît un succès grandissant; pour preuve, le nombre de voyageurs utilisant cette possibilité : ± 144.000 voyageurs en 2001. L'avantage significatif de l'installation du bureau d'Air France dans la gare du Midi à Bruxelles consiste en la possibilité de passer le check in auprès de ce bureau et ainsi éviter les files d'attente à Roissy.

Grâce à la ligne nouvelle TGV au nord de Bruxelles, le nombre de relations augmentera sensiblement à destination notamment de Schiphol ce qui permettra des relations directes ou quasi-directes (correspondances entre Zaventem et Bruxelles) entre trois aéroports européens.
