



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/2002/5
8 juillet 2002

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

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 8 de l'ordre du jour)

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

Communication des Gouvernements des pays suivants: République tchèque,
Hongrie et Slovaquie

RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

a) Questions environnementales liées aux opérations ferroviaires

Des changements fondamentaux se produisent actuellement dans le domaine des relations entre les chemins de fer et l'environnement. Conformément aux principes qui régissent la politique des transports de la République tchèque, l'infrastructure des chemins de fer fait actuellement l'objet d'une modernisation fondamentale qui permettra de respecter les paramètres fixés dans les accords internationaux, ce qui aura un effet favorable sur la protection de l'environnement. Le document important intitulé «Projet de développement des réseaux de transport en République tchèque», adopté par le Gouvernement en 1999, donne une idée de l'ampleur de la modernisation dont l'infrastructure des chemins de fer fera l'objet d'ici 2010. Ce document fait actuellement l'objet d'un examen positif au titre de la loi n° 224/92 Coll. relative à l'évaluation de l'impact sur l'environnement. Dans le cadre des documents préparatoires et de projet établis pour la construction de chemins de fer, des mesures techniques spécifiques sont actuellement adoptées pour protéger l'environnement contre la pollution atmosphérique

(notamment à la lumière d'études sur l'émission et la dispersion de substances polluantes), le bruit (murs anti-bruit), la pollution des eaux et la dégradation du paysage, de la flore et de la faune. Des mesures de protection sont également prises lors de la construction de bâtiments nouveaux et en ce qui concerne les bâtiments construits et mis en exploitation antérieurement.

Conformément à la stratégie de protection de l'environnement qui a été approuvée, České dráhy procède régulièrement à des analyses concernant l'impact du transport ferroviaire sur l'environnement et compare cet impact avec celui du transport routier. Ces activités visent essentiellement à améliorer l'état technique des sources de pollution atmosphérique, à remédier aux sources de pollution anciennes, et à poursuivre la mise en place d'un projet pilote de système de gestion environnementale au nœud ferroviaire de Liberec. Ce système devrait être homologué au deuxième semestre de 2002. On pourra procéder à une évaluation des véritables effets et avantages du système à l'issue du deuxième bilan interne qui devrait avoir lieu à la fin de 2003.

D'autres questions environnementales font également l'objet d'une attention particulière, notamment le nombre croissant de plaintes concernant le bruit et les vibrations, les modifications à apporter aux procédés techniques qui ont un effet sur l'environnement et le coût des mesures visant à remédier aux effets négatifs du transport ferroviaire sur l'environnement. Faute de ressources, il n'a pas été possible de mener une politique plus énergique pour lutter contre les sources connues de risques pour l'environnement.

Pour appliquer les dispositions de sa future législation relative à la protection de l'environnement et pour les préparatifs à son entrée dans l'Union européenne, la République tchèque aura besoin de davantage de moyens financiers.

On procède actuellement à l'amélioration du système d'information sur la protection de l'environnement, de la participation à la coopération internationale, de l'utilisation des résultats des mesures des émissions et des bilans environnementaux, ce qui permet de suivre l'évolution du coût de la protection de l'environnement.

S'agissant de la coopération internationale, České dráhy contribue à la résolution de problèmes environnementaux liés au transport ferroviaire, notamment en participant aux comités de l'UIC et aux comités d'experts pour l'environnement, l'écologie et le transport combiné de l'OSŽD. Les connaissances sont coordonnées et transmises aux unités administratives compétentes de České dráhy.

b) Information sur l'évolution de la sécurité des transports ferroviaires

Conformément à la loi n° 77/2002 Coll. sur České dráhy, akciová společnost Správa železniční cesty, státní organizace et à un amendement à la loi sur les chemins de fer n° 266/1994 Coll., telle qu'amendée, et à la loi sur les entreprises d'état n° 77/1997 Coll., telle qu'amendée, l'article 40 porte création d'un nouvel organisme public, l'Inspection des chemins de fer.

Cet organisme national indépendant sera chargé d'enquêter sur les accidents conformément à une future directive du Parlement européen et du Conseil relative à la sécurité des transports ferroviaires dans la Communauté, à un amendement à la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires et à la directive 2001/14/CE concernant la

répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité [2002/0022(COD)].

Cet organisme sera chargé des tâches suivantes:

1. Déterminer les causes et les circonstances des événements extraordinaires concernant le transport ferroviaire sur toutes les lignes relevant de la loi sur les chemins de fer, dans la mesure fixée par le règlement d'application.
2. Mettre en évidence les insuffisances qui mettent en danger la sécurité des opérations ferroviaires ou la sécurité des transports ferroviaires, leurs causes ainsi que les personnes qui sont responsables de leur survenance ou de leur persistance au regard de la législation.
3. Exiger des personnes qui en sont responsables qu'elles remédient à toutes les insuffisances qui ont été décelées, à leurs causes et à leurs conséquences dommageables et imposer les mesures nécessaires pour atteindre ces objectifs.
4. Vérifier que les mesures susmentionnées ont bien été prises.
5. Après avoir établi quelles sont les insuffisances qui menacent la sécurité des opérations ferroviaires ou la sécurité des transports ferroviaires, leurs causes et les personnes qui sont responsables de leur survenance et de leur persistance au regard de la législation, engager une procédure administrative visant à infliger une amende en vertu de la loi sur les chemins de fer ou, en fonction de la nature des faits qui ont été établis, soumettre à l'Autorité des chemins de fer une proposition tendant à ouvrir une telle procédure pouvant conduire aux mesures suivantes:
 - a) Limitation temporaire du transport ferroviaire pendant le temps nécessaire pour rétablir la sécurité des opérations ferroviaires et du transport ferroviaire à la suite d'un événement extraordinaire;
 - b) Retrait du certificat de transporteur ferroviaire;
 - c) Retrait du certificat d'aptitude à conduire un véhicule ferroviaire, de l'autorisation de circuler d'un véhicule ferroviaire ou du certificat d'aptitude à l'emploi d'un équipement technique donné.
6. Contrôler au nom de l'État les questions concernant les chemins de fer.

Le nouvel organisme administratif public commencera ses activités le 1^{er} janvier 2003, date à laquelle České dráhy, akciová společnost sera également établi.

- c) Nouvelles techniques de transport

ERTMS (Système de gestion du trafic ferroviaire européen) – ce système vise à assurer l'interopérabilité technique dans le domaine du contrôle et de la commande des opérations.

ETCS (Système européen de contrôle du trafic ferroviaire) – système européen assurant la sécurité du trafic ferroviaire, qui doit remplacer les 27 types existants de systèmes de sécurité installés sur les locomotives, de telle sorte que le système utilisé soit uniforme.

GSM-R – système mondial de communications mobiles. Il permet de transmettre des communications de service sur les réseaux publics de télécommunications, les données étant traitées sur un mode numérique et non pas analogique.

Du point de vue du transport ferroviaire, les systèmes susmentionnés sont tous les trois conçus pour assurer la sécurité du transport ferroviaire de voyageurs et l'uniformisation des liaisons de communications dans un système européen de transport ferroviaire caractérisé par l'interopérabilité, ce qui signifie, dans la pratique, la possibilité de voyager par le train de l'Italie à l'Autriche en passant par la France, l'Allemagne et la République tchèque sans rencontrer de problèmes techniques et administratifs lors du franchissement des frontières et, si possible, avec un seul conducteur.

DOZ, DZZ – systèmes nationaux de commande à distance des équipements de sécurité et du transport ferroviaire. Étroitement liés au système européen ERTMS.

GALILEO – système européen de navigation par satellite pour la gestion du trafic ferroviaire sur les lignes secondaires, qui vient s'ajouter aux systèmes nationaux de sécurité.

Dans tous les domaines susmentionnés, une coopération s'est instaurée avec České dráhy, qui prend la forme de projets pilotes, d'exercices de simulation et de sessions de consultation de spécialistes.

HONGRIE

a) Questions d'environnement liées aux opérations ferroviaires

i) Les chemins de fer hongrois ont lancé, en 1995, un programme décennal de 10 milliards de forint (60 millions d'euros) visant à éliminer les problèmes causés par les opérations ferroviaires.

Les principaux objectifs de ce programme sont les suivants:

- Éliminer les polluants qui se sont accumulés dans le sol aux principaux embranchements, aux points de chargement/déchargement et aux postes de distribution de carburant dans les dépôts;
- Moderniser l'ensemble du système d'approvisionnement en carburant de l'entreprise;
- Prévenir toute pollution de l'air, du sol et de l'eau en remplaçant les équipements techniques importants sur les principaux sites d'exploitation;
- Éliminer les dépôts illicites de déchets situés le long des voies.

À la fin de 2001, 4,6 milliards de forint (27 millions d'euros) avaient été dépensés dans le cadre du programme avec les résultats ci-après:

- Toutes les installations de distribution de carburant seront modernisées d'ici la fin 2003;

- Quarante motrices diesel à grande puissance pour trains de marchandises sur les 87 unités de ce type, seront rénovées d'ici 2006 et équipées de nouveaux moteurs pleinement conformes aux directives de l'Union européenne concernant la protection de l'environnement.

ii) Le matériel affecté au transport de voyageurs sera modernisé comme suit:

- 13 automotrices à moteur double répondant aux exigences écologiques les plus élevées seront livrées par Siemens AG en 2003/2004;
- 40 automotrices diesel équipées de moteurs allemands et également conformes aux normes environnementales de la Fédération de Russie seront acquises en 2002/2004.

(À la fin de 2001, les chemins de fer hongrois disposaient de plus de 300 petites automotrices diesel ancien modèle).

iii) En mars 2002, le chantier de transbordement voie normale/voie large de Záhony situé dans l'angle nord-est du pays a obtenu la certification ISO n° 14001 attestant que les installations utilisées pour le transbordement par pompage des produits chimiques, le transbordement mécanisé de produits divers, le stockage, la transformation du bois, le transvasement d'huiles lourdes et le chargement de bogies, sont conformes aux dispositions relatives à la protection de l'environnement.

(La capacité totale de transbordement de la station est de 10 millions de tonnes par an, dont 5 millions de tonnes de produits en vrac.)

b) Sécurité des transports ferroviaires

i) Dans le cadre du développement des tronçons de corridors de transport paneuropéen:

- La nouvelle ligne ferroviaire vers la Slovaquie, faisant partie du corridor V, inaugurée en 2001 et d'une longueur de 19 km en Hongrie a été équipée du Système européen de contrôle du trafic ferroviaire (ETCS), niveau 1 (transmission de la position) en mars 2002;
- Le système ETCS (niveau 1) est en cours d'installation sur les 154 km du tronçon Vienne-Budapest appartenant au corridor IV qui devrait être totalement modernisé d'ici 2006. (Ce système fonctionne déjà sur les tronçons de 25 km situés de part et d'autre de la frontière austro-hongroise dans le cadre d'une expérience menée conjointement par les chemins de fer hongrois et autrichiens depuis août 2000).

ii) Les chemins de fer hongrois ont lancé le nouveau programme de sécurité du travail à moyen terme pour 2002-2006, qui fait suite au premier programme quinquennal (1997/2001) et dont les buts stratégiques sont les suivants:

- Maintenir les risques d'accidents du travail pendant la période considérée à un niveau globalement inférieur à celui enregistré au cours de la période précédente;

- Donner la priorité à la prévention des accidents plutôt qu'aux mesures qui font suite à ces accidents, en procédant à des analyses de risques.

Parmi les moyens mis en œuvre pour atteindre ces objectifs, on signalera les mesures ci-après:

- La modernisation des systèmes de formation afin que les employés respectent automatiquement les règles de sécurité (80 % des accidents du travail survenus pendant la période 1997/2001 ont été attribués à des facteurs humains contre 20 % seulement à des défaillances techniques);
- Accélérer l'amélioration des conditions de travail pour rattraper le retard important accumulé dans ce domaine.

En outre, l'outil statistique que constituent les indicateurs de sécurité du travail en relation avec la productivité sera introduit pendant cette période, conformément à la pratique de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), afin d'assurer la comparabilité des données nationales sur la sécurité du travail avec celles des autres pays.

c) Introduction de nouvelles techniques de transport

Rien de nouveau à signaler dans ce domaine.

SLOVAQUIE

a) Questions d'environnement liées aux opérations ferroviaires

i) Zone de gestion des déchets

Les chemins de fer de la République slovaque (ŽSR) produisent 54 types de déchets présentant un risque et 63 types de déchets ordinaires. Parmi les plus fréquents, on citera à côté des déchets provenant de collectivités, les déchets dus aux activités techniques des ŽSR qui produisent en moyenne 45 663,63 tonnes de déchets par an. S'agissant de la quantité, la plupart des déchets proviennent de fosses septiques et puisards ou sont constitués de ferraille provenant notamment d'installations et de matériel de transport, de traverses de voies ferrées (y compris minières), de terre contaminée par de l'huile minérale et de déchets communaux.

S'agissant de l'étendue de la contamination, on citera parmi les déchets importants des déchets provenant des traverses de voies, des voies de gares et voies intermédiaires, qui se sont accumulés au cours des travaux de maintenance effectués sur les voies.

De 1997 à 1999 les ŽSR ont procédé à une modification et à une mise en valeur des matériaux des traverses de voies. En coopération avec l'Université de Žilina, il a été établi un rapport sur «les méthodes d'évaluation écologique des traverses de chemin de fer» qui préconise de recycler les matériaux et de réduire au maximum la quantité de déchets dangereuse. En conséquence, l'instruction TNŽ a été publiée – Conditions techniques et écologiques pour la fourniture de matériaux destinés au ballast et aux traverses de voies – qui fixe également les conditions techniques pour le ballast non recyclé. On obtient ainsi que les matériaux du ballast obtenu soient réutilisés plusieurs fois.

Dans le cadre des conclusions conceptuelles relatives à la gestion des déchets des ŽSR, les problèmes ci-après ont été abordés:

- Séparation des déchets (principalement dangereux) lors du ramassage;
- Stockage des déchets dans des conditions appropriées jusqu'à élimination du risque;
- Mesure visant à neutraliser les déchets dangereux;
- Modalité d'achat des déchets (compte tenu des capacités d'épuration disponibles), l'accent étant mis sur l'avantage économique;
- Tenue de registres concernant les déchets;
- Établissement de programmes de gestion des déchets;
- Réduction, dans toute la mesure possible, de la quantité de déchets en modifiant les procédés techniques ferroviaires;
- Séparation systématique des déchets, recyclage éventuel des déchets et réutilisation comme matières premières (principalement dans le domaine du recyclage des agrégats).

ii) Gestion et protection de l'eau

Les activités liées au stockage et à la manipulation des produits pétroliers constituent une source importante de pollution des eaux. Cela concerne principalement les dépôts, les installations où sont stockés les carburants, le pétrole et les lubrifiants ainsi que les ateliers de réparation et d'entretien des véhicules ferroviaires. On ne peut remédier à ces insuffisances techniques que par des activités d'investissement financièrement très lourdes. La décontamination permanente du sol et de l'eau pollués s'effectue principalement au nœud ferroviaire de Čierna nad Tisou (et dans d'autres gares), sous la supervision d'organes administratifs publics. Autre fait positif: depuis 2001 on n'a enregistré aucun incident écologique important.

b) Sécurité des transports ferroviaires

On trouvera ci-dessous un tableau comparatif des accidents survenus pendant le deuxième semestre 2001 et pendant le deuxième semestre 2000:

Période	Évolution des accidents ferroviaires entre le 2 ^e semestre 2000 et le 2 ^e semestre 2001				
	Catégorie				
	A	B	C	D	Total
2 ^e semestre 2001	11/0	10/0	40/9	427/320	488/329
2 ^e semestre 2000	6/0	3/0	31/15	416/316	456/331
Écart	+5/0	+7/0	+9/-6	+11/+4	+32/-2

Le montant total des dommages causés par les accidents survenus au deuxième semestre 2001 s'élève à 13,5 millions de couronnes slovaques, dont 3,8 millions pour les installations des ŽSR. Au total, le service a été interrompu pendant 134 heures et les opérations menées sur les lignes à voie unique ont été perturbées pendant 94 heures; 760 trains de voyageurs et 377 trains de marchandise sont arrivés en retard; les retards cumulés ont été de 514 heures pour les premiers et de 675 heures pour les seconds; 105 trains de voyageurs et 7 trains de marchandise ont été annulés.

S'agissant des aménagements de sécurité, la plupart des accidents ont eu lieu à des passages à niveau signalés uniquement par une croix de Saint-André (19 cas) et dans 13 cas à des passages à niveau à barrières électriques actionnées par un opérateur. S'agissant du type de véhicules impliqués dans les accidents, il s'est agi de voitures particulières dans 34 cas et de véhicules utilitaires dans 7 cas. Ces accidents ont fait 8 morts, soit une augmentation de 2 personnes, 7 blessés graves, soit une augmentation de 4 personnes, et 13 blessés légers, soit une augmentation de 5 personnes. Le coût des dégâts causés aux installations des ŽSR s'est élevé à 5,7 millions de couronnes slovaques.

La sécurité des transports ferroviaires au premier semestre 2001

Période	Tableau comparatif des accidents survenus au 1 ^{er} trimestre 2002 et au 1 ^{er} trimestre 2001 dans les ŽSR				
	Catégorie				
	A	B	C	D	Total
1 ^{er} trimestre 2002	3/0	4/2	24/3	197/32	228/37
1 ^{er} trimestre 2001	2/0	5/0	11/3	174/138	192/141
Écart	+1/0	-1/+2	+13/0	+23/-106	+36/-104

Introduction de nouvelles techniques de transport et application de techniques modernes aux opérations ferroviaires, notamment en ce qui concerne l'interface entre le transport ferroviaire et d'autres modes de transport.

c) Systèmes d'information

L'informatique a joué un rôle important dans la préparation et la réalisation de la politique de transformation et de restructuration des ŽSR. Les projets pilotes ci-après ont été réalisés dans le cadre du Projet de transformation et de restructuration des ŽSR:

- Évaluation complexe des systèmes d'information des ŽSR dans la perspective de l'unification future de l'administration des compagnies ferroviaires;
- Analyse de l'efficacité des systèmes d'information des ŽSR.

Les enseignements tirés de ces projets seront utilisés pour orienter le développement du soutien en information fourni aux deux compagnies pour les aider à mener leurs activités de base.

Activités menées au sein des systèmes d'information des ŽSR

KVC – système complexe de délivrance des titres de transport aux voyageurs

En coopération avec des établissements bancaires, les ŽSR examinent la possibilité d'accepter de nouveaux modes de paiement des titres de voyages, lesquels pourraient être réglés au moyen de cartes de crédit nationales ou internationales telles qu'EUROCARD, MASTERCARD et VISA.

Système d'information IRIS-N sur la gestion du trafic de marchandises

En 2001, on s'est penché sur la question du développement de chacune des fonctions du projet IRIS-N. De nouveaux modes d'accès aux données ont été mis en place sur l'Internet/Intranet, la messagerie IRIS, etc., tant pour les gestionnaires des ŽSR, à tous les niveaux, que pour les clients. Pour se faire une idée de la taille totale du système d'information IRIS-N, il suffit d'indiquer qu'il compte actuellement une centaine de serveurs et 1 035 terminaux répartis entre 284 localités.

Système d'information ISOD pour le transport des voyageurs

Dans le courant de 2001, les solutions adoptées lors de la première étape du projet ISOD ont été reconduites, l'accent étant mis sur le nombre de kilomètres parcourus par les wagons de voyageurs. Il est prévu, dans le cadre du projet, d'enregistrer de manière rationnelle les données concernant les wagons de trains de voyageurs, et d'établir à l'intention des unités administratives utilisatrices des présentations de données opérationnelles et statistiques (rapports).
