



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/2004/4
22 juillet 2004

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par chemin de fer
(Cinquante-huitième session, 27-29 octobre 2004,
point 11 de l'ordre du jour)

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

**Communication des Gouvernements des pays suivants: Irlande, Portugal,
Turquie et Royaume-Uni**

IRLANDE

Sécurité du transport ferroviaire

Personne à contacter: M. Damien Clarke
Fonction: Chef de la Division des licences pour les transports par autobus
et de la sécurité des transports par chemin de fer
(Département des transports)
Téléphone: 00 353 1 6041241
Télécopie: 00 353 1 6041159
Adresse électronique: damienclarke@transport.ie

Modification du cadre législatif

- Le Parlement irlandais examine actuellement un projet de loi sur la sécurité du transport ferroviaire.
- Une fois adopté, le projet de loi sur la sécurité du transport ferroviaire 2001 établira un cadre réglementaire régissant les questions de la sécurité du transport ferroviaire en Irlande.

- Le projet de loi devrait être adopté en 2004.

Principaux éléments du projet de loi sur la sécurité du transport ferroviaire

- Le projet de loi s'applique à toutes les entreprises ferroviaires, y compris Iarnród Éireann (la compagnie ferroviaire nationale), LUAS (le réseau de tramway de Dublin), les trains appartenant au patrimoine culturel et le projet de métro de Dublin.
- Le principal apport du projet de loi est la création d'une instance réglementaire chargée des questions de sécurité: la Commission de la sécurité du transport ferroviaire.
- La Commission de la sécurité du transport ferroviaire sera investie de larges pouvoirs de contrôle et d'inspection des infrastructures ferroviaires et pourra prendre des mesures en vue d'assurer l'exécution des lois lorsqu'elle estime qu'il existe des risques inacceptables dans ce secteur.
- Le projet de loi prévoit également de créer au sein de la Commission un groupe indépendant qui sera chargé d'enquêter sur tous les accidents ferroviaires graves.
- Une obligation de prudence incombera au premier chef aux compagnies ferroviaires afin qu'elles veillent à assurer la sécurité de leurs opérations.
- Les entreprises ferroviaires devront mettre en place des systèmes structurés de gestion de la sécurité et soumettre un dossier sécurité à la Commission de la sécurité du transport ferroviaire.
- Une entreprise ferroviaire ne sera pas autorisée à exercer ses activités à moins que la Commission ait approuvé son dossier sécurité et se déclare convaincue de sa capacité à s'acquitter de son obligation de prudence.
- Le projet de loi prévoit que les employés des entreprises ferroviaires occupant des fonctions sensibles sur le plan de la sécurité seront soumis à des tests concernant leur consommation d'alcool et de stupéfiants et définit les sanctions pénales correspondantes.

Investissements dans le domaine de la sécurité du transport ferroviaire

- Un Programme d'investissement dans le domaine de la sécurité du transport ferroviaire a été mis en œuvre de 1999 à 2003.
- Fin 2003, plus de 660 millions d'euros avaient été investis au titre de ce programme afin d'améliorer la sécurité des infrastructures et de mettre au point des systèmes de gestion de la sécurité au sein de l'entreprise Iarnród Éireann (compagnie ferroviaire nationale).
- Le lancement d'un nouveau programme de cinq ans commençant en 2004 devrait être confirmé d'ici peu.

Système de billetterie intégré

Personne à contacter: M. Gerry Glackin
Fonction: Chef de la Division de la planification des transports publics,
Département des transports
Téléphone: 00 353 1 6041277
Télécopie: 00 353 1 6041688
Adresse électronique: gerryglackin@transport.ie

En Irlande, la Railway Procurement Agency (RPA), qui est l'organisme responsable des achats du secteur ferroviaire, est officiellement chargée de mettre en place un système de billetterie intégré utilisant la technologie des cartes à puce sans contact, lequel devrait être installé dans un premier temps dans la région de Dublin. Ce système sera multimodal et associera plusieurs opérateurs; l'objectif est d'en achever la mise en place fin 2005. Le lancement avant la fin de l'année par la RPA de cartes à puce pour le nouveau réseau de tramway «Luas» constituera une étape importante de ce projet.

En attendant, un système de billetterie intégré exploitant la technologie des pistes magnétiques a été mis en place par Irish Rail et Dublin Bus, et la RPA devrait conclure prochainement un arrangement similaire avec ces deux entreprises pour le réseau de tramway «Luas».

PORTUGAL

a) Questions environnementales liées à l'exploitation ferroviaire

Électrification du réseau de chemin de fer

Dans le cadre du plan d'électrification du réseau de chemin de fer lancé en 2004, on mettra l'accent sur la ligne méridionale, où la traction électrique est actuellement possible entre Lisbonne et Faro, ce qui réduit les émissions dues à la traction par moteur diesel. Deux autres tronçons intégrés au réseau de transport de Porto devraient également être rénovés en raison de l'importance de leur volume de transport, à savoir: les lignes de Braga et de Guimarães.

L'électrification s'accompagne généralement d'une rénovation des infrastructures et des systèmes de signalisation et permet donc de gagner du temps et de mieux gérer le trafic.

Renouvellement du matériel roulant

La compagnie nationale, la CP, a renouvelé son matériel roulant en se dotant de trains à traction électrique, profitant ainsi de la modernisation des infrastructures ferroviaires et de leur électrification. Ces dépenses s'inscrivent dans le cadre des investissements prévus par la CP pour la période 2000-2006.

Directions des transports urbains des régions de Lisbonne et de Porto

Le décret-loi n° 268/2003, en date du 28 octobre, a institué la création des Directions des transports urbains des régions de Lisbonne et de Porto (Autoridades Metropolitanas de Transportes – AMT). L'AMT est responsable, entre autres choses, «de la planification des

services et réseaux de transport, des questions météorologiques, des routes, des voies ferrées ou des voies navigables intérieures, y compris de l'installation d'interfaces et de terminaux, de l'exploitation et de l'intégration coordonnées des différents modes de transport et de la limitation de l'usage des véhicules automobiles à des fins privées». L'objectif de la création de l'AMT est de promouvoir une évolution des modes de transport en faveur des transports publics et de limiter l'usage des véhicules automobiles; la réalisation de cet objectif devrait avoir un impact positif incontestable sur l'environnement.

Spécifications techniques d'interopérabilité (STI) sur les réseaux ferroviaires conventionnels en vue de la réduction du bruit

Comme suite à la Directive 2001/16/CE, la mise au point de STI appliquées aux réseaux ferroviaires conventionnels a été entreprise à l'échelon national au moyen du décret-loi n° 75/2003, en date du 16 avril. Du point de vue de la sécurité et de l'environnement, il convient d'attirer l'attention sur l'adoption prévue fin 2004 des STI relatives au bruit, à la signalisation et aux commandes, ainsi qu'à la gestion de l'exploitation et du trafic ferroviaires.

b) Sécurité du transport ferroviaire

En 2003, ce qu'on appelle le «Premier ensemble de Directives sur les chemins de fer», qui regroupe les Directives 2001/12/CE, 2001/13/CE et 2001/14/CE est entré en vigueur, et les questions de sécurité ont donc bénéficié d'un nouveau cadre juridique qui établit et précise les règles relatives à l'agrément et à l'octroi de licences en matière de sécurité, y compris en ce qui concerne les conditions de suspension, révocation ou modification des licences. Les agréments de sécurité sont délivrés par l'instance réglementaire chargée des questions de transport ferroviaire en fonction des nombreux impératifs techniques et opérationnels du réseau exploité par l'entreprise ferroviaire.

Pour avoir accès aux infrastructures, les opérateurs doivent désormais obtenir un agrément de sécurité exigé conformément aux lois et aux règlements nationaux s'appliquant à leurs services, au personnel et au matériel roulant dépendant de leur système de gestion de la sécurité.

Un nouveau Groupe de travail et une Équipe de projet, tous deux coordonnés par l'instance de réglementation INTF, ont été créés suite à une décision du Secrétaire général de l'Office des transports visant à concevoir, établir et appliquer un nouveau modèle de réglementation de la sécurité définissant clairement les compétences et les responsabilités de chaque partie en matière de sécurité, ainsi qu'à réviser et adapter les lois techniques sur la sécurité de l'exploitation en fonction de la nouvelle situation du réseau de chemin de fer.

Afin de contrôler l'application des nouvelles mesures de sécurité susmentionnées et de toutes les mesures qui pourraient être jugées nécessaires à cette amélioration, un Groupe représentatif conjoint permanent chargé des questions de sécurité a également été créé le 13 octobre 2003 sur décision du secrétaire de l'Office des transports, lequel est dirigé par le cabinet du Secrétaire général et regroupe les présidents de l'instance de réglementation des chemins de fer INTF, l'organe de gestion des infrastructures REFER et l'entreprise ferroviaire nationale CP. Parmi les tâches affectées au Groupe permanent, la présentation de propositions à inscrire à l'ordre du jour des réunions régulières du Groupe incombe à l'instance de réglementation ferroviaire.

c) Introduction de nouvelles techniques de transport et application de techniques modernes d'exploitation ferroviaire, en particulier en ce qui concerne l'interface entre le transport ferroviaire et les autres modes de transport

Aucun fait nouveau important n'est à signaler dans ce domaine au niveau national en 2003.

TURQUIE

- **Problèmes environnementaux liés à l'exploitation ferroviaire**

En ce qui concerne les problèmes environnementaux liés à l'exploitation ferroviaire, il convient de signaler que les études visant à réviser la réglementation actuelle sur le bruit et les systèmes de contrôle, et la réglementation sur les émissions, qui ont été réalisées sous l'égide du Ministère de l'environnement et des forêts avec la participation d'experts de l'administration turque, seront appliquées une fois qu'elles auront été menées à terme.

En outre, des installations de traitement des déchets ont été construites pour l'unité de production de traverses en béton de Sivas, pour huit entrepôts d'entretien et de réparation des locomotives et pour sept ports, afin de réduire les atteintes à l'environnement. Des installations de traitement seront construites sur les sites où elles font défaut à l'aide d'un financement dans le cadre du Programme d'investissement sur cinq ans. En outre, sur les sites où le gaz naturel est accessible, on le préférera au charbon, afin de réduire les atteintes à l'environnement résultant du chauffage des installations fixes.

En outre, en vue de continuer à limiter les dommages causés à l'environnement par les transports, l'administration turque donne la priorité aux projets d'électrification.

Parallèlement à l'application des réglementations établies par le Ministère des forêts, on conduit actuellement des études visant à utiliser des sabots de frein en matière composite au lieu des sabots de frein en fonte sur les wagons et à mettre au point un dispositif de mesure des émissions de gaz d'échappement des locomotives, etc.

Des études nationales et internationales sur le transport des déchets liquides et solides sont en cours.

- **Sûreté/sécurité du transport ferroviaire**

L'administration turque examine actuellement de façon prioritaire le problème de la sécurité du transport ferroviaire dans le cadre de mesures visant à accroître la rapidité des transports par chemin de fer. À cette fin, des investissements sont réalisés dans les infrastructures, le matériel roulant et le personnel afin de garantir la sécurité dans les transports ferroviaires. Dans ce cadre, on continue les études sur la mise en place d'un plan d'action en cas de situation d'urgence prévoyant la création d'enceintes de protection de la voie ferrée sur les sections du réseau ferroviaire sensibles sur le plan de la sécurité et le remplacement des passages à niveau par des passages souterrains ou des passages surélevés. Bien que les trains soient prioritaires aux passages à niveau, des crédits ont été affectés et des études lancées en vue de l'automatisation de 80 d'entre eux. En outre, on continue les études sur le développement du système ATS lancé il y a quelques années.

L'administration turque évaluera toutes les activités dans ce secteur sur le plan de la sécurité avec l'objectif de définir une stratégie générale de sûreté et de sécurité intégrant les points suivants:

- ✓ Achèvement de la mise en place du réseau actuel de transport ferroviaire;
- ✓ Système de sécurité du transport ferroviaire;
- ✓ Mesures à prendre pour éviter les collisions, déraillements, incendies et accidents aux passages à niveau et pour mettre au point un système de prévention des accidents de trains pouvant résulter de catastrophes naturelles; et
- ✓ Recensement des points noirs, etc.

Une étude en matière de sécurité ferroviaire a été lancée dans ce but conformément aux recommandations d'une société de conseil, la «Japanese Railway Technical Service» (JARTS).

En outre, on a mis en œuvre des mesures internes de sécurité afin de garantir la sécurité des passagers.

- **Application des nouvelles techniques de transport et application de techniques modernes d'exploitation ferroviaire, en particulier en ce qui concerne l'interface entre le transport ferroviaire et les autres modes de transport**

On a lancé des études visant à favoriser le développement du transport combiné, nouvelle technique de transport visant à intégrer le transport ferroviaire aux autres modes de transport. Dans ce cadre, plusieurs ports ont été équipés d'installations modernes de manutention (grues à portique, portiques automoteurs, etc.); on a mis en service un terminal à conteneurs offshore à Gaziantep; on a préparé les dossiers de préparation des projets de terminaux à conteneurs à Denizli et Kayseri; Konya, Balikesir, Kahramanmaras et Ankara ont été inclus dans les programmes turcs d'investissement pour l'avenir. Par ailleurs, on continue les études relatives à la construction de tronçons reliant les lieux où la demande de transport est la plus prometteuse ainsi que les «Zones industrielles organisées». Conformément aux résolutions approuvées par l'Union internationale des chemins de fer (UIC), on continue les études relatives au «roadrailer», qui constitue un modèle intéressant de transport combiné.

Des activités visant à moderniser les voies empruntées par les grandes lignes du trafic voyageurs entre Ankara et Istanbul ont été lancées. Ce projet intègre les nouvelles techniques concernant l'inclinaison, les rayons de virage, les voies, les traverses, les équipements de raccordement, etc. Un système de péage automatique et un système uniformisé de billets à puce ont été adoptés pour les réseaux de transport urbain, et les systèmes de signalisation ont été modernisés en intégrant des technologies permettant le départ des trains toutes les trois minutes. En outre, un pôle d'échange moderne a été construit à Halkapinar pour assurer les correspondances entre le réseau de tramways, le réseau suburbain et les grandes lignes à Izmir.

Les procédures visant à fournir des véhicules rapides et confortables se poursuivent dans le cadre d'un projet de train à grande vitesse conduit par l'administration turque et dont l'objectif est d'appliquer les nouvelles techniques de transport au secteur du transport ferroviaire.

Le matériel roulant est fabriqué dans nos filiales selon des techniques de construction modernes et conformément aux nouvelles techniques et aux normes de l'UIC. L'évolution des techniques relatives au matériel roulant est suivie de près et sera prise en considération lors de l'achat de nouveaux véhicules.

En ce qui concerne le transport intérieur et international de marchandises, les études du projet «Procédures de suivi du parcours des wagons et d'entreposage, contrôle et maintenance des stocks, réseau TCDD Phase 2» sont toujours en cours de réalisation. Avec ce projet, dont le fonctionnement sera géré en ligne de manière centralisée, on pourra suivre le parcours des wagons de la TCDD et des compagnies étrangères. En ce qui concerne le transport de voyageurs, le projet «achat et réservation informatisés de billets» est déjà en service dans 9 centres et 78 points de vente centralisés ainsi qu'en ligne sur le Web. La vente, l'échange et le remboursement des billets, ainsi que des services de renseignements, sont également accessibles par Internet. En outre, des études sur le Système d'information sur la gestion sont en cours.

ROYAUME-UNI

a) Questions environnementales liées à l'exploitation ferroviaire

Bruit associé au transport ferroviaire

Le Règlement sur l'isolation contre le bruit de 1996 (Transport ferroviaire et autres modes de transport guidés) (SI 1996 n° 428), définit les critères à remplir pour avoir droit à une isolation contre le bruit de voies ferrées neuves ou endommagées.

Ce règlement fait suite à une note technique sur la mesure du bruit associé au transport ferroviaire de 1995 (Département des transports, 1995), établie par un groupe d'experts suite au rapport du Comité Mitchell sur le bruit associé au transport ferroviaire publié en 1992. Les valeurs limites d'émission acoustique ont été établies de manière à correspondre aux règlements existants sur l'isolation contre le bruit associé au transport routier.

Cartographie des niveaux de bruit

La proposition de Directive de l'UE intitulée «Évaluation et gestion du bruit dans l'environnement» porte sur le bruit associé aux trafics routier, ferroviaire, aérien et à l'industrie. Elle traite principalement de l'impact du bruit sur les individus et complète la législation existante de l'UE, qui établit des normes relatives aux émissions de bruit provenant de sources spécifiques. Elle devrait établir une cartographie des niveaux de bruit et définir des méthodes communes d'évaluation, des plans d'action locaux, et organiser le recueil, sous l'égide de la Commission, de données utiles pour l'élaboration de la politique communautaire à l'avenir. Pour le transport ferroviaire (ainsi que routier et aérien), la Directive recommande d'établir avant fin 2006 des cartes stratégiques des niveaux de bruit pour toutes les zones du réseau où l'on recense plus de 60 000 passages de trains par an.

Dans les années qui suivront, cette limite devrait être ramenée à 30 000 passages par an. Afin de s'assurer de la bonne marche de ces activités, la Directive engage les gouvernements à désigner des «autorités compétentes», qui seront chargées d'établir la cartographie des niveaux de bruit et de concevoir des plans d'action. Le Département de l'environnement et des affaires

rurales est chargé de l'application de la Directive et prévoit de procéder à une consultation publique prochainement.

Dépôt de déchets sur les terrains appartenant aux chemins de fer

L'ordonnance de 1999 de la loi de 1993 sur les chemins de fer (et amendements ultérieurs) applique à l'entreprise Network Rail et aux entreprises ferroviaires les dispositions de la loi sur la protection de l'environnement de 1990, qui exige des entrepreneurs officiels qu'ils nettoient les déchets et les débris se trouvant sur leur propriété. Selon cette ordonnance, Network Rail et les entreprises ferroviaires sont tenues de veiller à ce qu'aucun déchet ne souille la partie publique de leur propriété, sous peine de poursuites de la part des pouvoirs publics ou des autorités locales. Cette obligation a également été étendue à certains types de propriétés auxquelles le public n'a pas accès. En général, les entreprises ferroviaires sont responsables de la propreté des gares; Network Rail est responsable de la propreté des voies et autres terrains lui appartenant, y compris les ponts.

En juin 1999, le Département des transports a publié un Code révisé de règles pratiques relatives au dépôt de déchets (dans le cadre de la loi sur la protection de l'environnement de 1990). Ce code donne des orientations concrètes aux pouvoirs locaux et autres organes compétents en matière de gestion des déchets. Network Rail et les entreprises ferroviaires sont tenues de respecter ce code, qui définit la fréquence à laquelle il convient de nettoyer les déchets sur les différents types de propriétés ferroviaires conformément à des normes de propreté établies.

b) Faits nouveaux concernant la sécurité du transport ferroviaire

Système d'alerte et de protection des trains (TPWS)

Network Rail et l'Association des entreprises ferroviaires ont annoncé en décembre 2003 qu'ils avaient équipé avec succès tous les trains circulant sur l'ensemble du réseau ferroviaire national du système d'alerte et de protection des trains (TPWS). Le système TPWS déclenche les freins de tout train lancé à trop grande vitesse à l'approche d'un feu rouge, d'un panneau de limitation de vitesse ou d'un butoir.

Système de gestion du trafic ferroviaire européen (ERTMS)

Le système de gestion du trafic ferroviaire européen (ERTMS) est un système avancé de protection des trains qui permet d'arrêter automatiquement les trains franchissant un feu rouge de signalisation et qui, dans la version mise au point au Royaume-Uni, renforcera les capacités du réseau en permettant de réduire l'espacement entre les trains. L'Autorité stratégique du rail a publié en mai 2004 un rapport concernant les progrès accomplis dans ce domaine, qui indique que le financement et la planification du programme ERTMS au Royaume-Uni sont déjà prévus jusqu'à la fin des essais du système ERTMS dans la région centrale du Pays de Galles, qui devraient avoir lieu en 2007 ou 2008.

c) Introduction de nouvelles techniques de transport et application de techniques modernes d'exploitation ferroviaire, en particulier en ce qui concerne l'interface entre le transport ferroviaire et les autres modes de transport

L'entrée en service en juillet 2003 d'un nouveau train pour le relevé de mesures (New Measurement Train, NMT) de Network Rail constitue une première en Europe. Ce train renforce les capacités d'inspection de Network Rail et fournit des informations précieuses à ses ingénieurs sur l'état du matériel. Grâce à ces informations plus précises sur les matériels, les ingénieurs de Network Rail seront mieux à même de prendre les décisions relatives à l'entretien et à l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire.

Il devrait jouer un rôle déterminant dans le remplacement des inspections manuelles par une mécanisation des mesures.

Ce train peut atteindre une vitesse de 125 miles (environ 190 km) par heure, ce qui lui permet de s'intercaler entre deux trains à grande vitesse sans perturber le trafic. L'augmentation du nombre de données fournies par ce train permettra aux ingénieurs de Network Rail de travailler sur un mode «de prévision et de prévention» alors qu'ils étaient jusqu'à présent contraints de réagir et remédier aux incidents après coup. Le train NMT produit des enregistrements vidéo des infrastructures et des données de mesure de l'entrevoie ainsi que des informations sur la géométrie des voies.

Network Rail a également mis en service une nouvelle flotte de trains de meulage des rails plus performants. Cela devrait permettre de prolonger la durée de vie des trains des grandes lignes et permettre à Network Rail de remédier plus efficacement aux défauts des rails en tête de ligne.
