



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/2001/22/Add.1
6 août 2001

Original: FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports

par chemin de fer

(Cinquante-cinquième session, 16-18 octobre 2001,
point 15 de l'ordre du jour)

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

Additif 1

Transmis par les Gouvernements de la Belgique, du Portugal et de la Suisse

* * *

BELGIQUE

(a) Questions écologiques relatives aux opérations ferroviaires:

Le 24 janvier 2001, la SNCB et la Région de Bruxelles-Capitale ont conclu une convention environnementale relative au suivi et à la gestion des nuisances acoustiques dues au transport ferroviaire.

(b) Sécurité des transports ferroviaires:

Il est décidé, afin d'améliorer le contrôle de la vitesse des trains sur le réseau SNCB, d'implanter progressivement sur les lignes classiques et autres le système interopérable de signalisation de cabine dénommé ETCS (European Train Control System), qui permet un contrôle continu de la vitesse des trains et des restrictions imposées par la signalisation.

Un groupe de travail au sein de l'unité Maintenance Infrastructure de la SNCB réexamine les interactions entre signalisations ferroviaire et routière au droit des passages à niveau. Une proposition concrète est en préparation visant à limiter les cas d'application du dispositif DA-KBR, dispositif visant à fluidifier le trafic ferroviaire lorsqu'un passage à niveau est en alarme suite à une fermeture de longue durée et permettant une marche à vue.

Le groupe de travail en question examine également les possibilités de réduire le nombre de passages à niveau faisant l'objet d'un gardiennage et de diminuer les situations exigeant la présentation par un agent SNCB du disque C3 (interdiction de passer).

Des mesures ont été prises par la SNCB pour renforcer la sécurité dans le tunnel de la jonction Nord-Midi.

La SNCB procède actuellement, dans le cadre du plan de concentration des postes de signalisation, au renouvellement des anciennes installations de signalisation ainsi que des équipements en ligne en vue d'une meilleure sécurité (p. ex. Reprise d'aiguillages manoeuvrés à pied d'oeuvre).

Un indice de dangerosité allant de 1 à 4 a été défini pour chaque ouvrage d'art. Cet indice traduit à la fois la stabilité de l'ouvrage d'art et la sécurité. Cet indice permet d'avoir une meilleure connaissance de l'état du patrimoine et des travaux à réaliser pour l'améliorer.

Dans le cadre de la protection des caténaires et de l'anti-vandalisme, un recensement des zones à risque a été réalisé. Ce dernier a permis de déterminer les adaptations aux installations nécessaires pour améliorer leur sécurité intrinsèque. Une note «nouveaux garde-corps pour ouvrage d'art» est en cours d'approbation.

La SNCB procédera également à la révision des plans d'urgence pour ses gares de formation où transitent des marchandises dangereuses. Cette révision se fera sur la base des recommandations du « Emergency planning guidance for rail marshalling yards » (Ce guide,

rédigé par l'UIC en collaboration avec la CCFE (Communauté des chemins de fer européens) et sur demande des DG TREN et ENV est en phase de finalisation). Comme gare pilote, celle de Kinkempois a été retenue.

Les autres options importantes et décisions prises dans le domaine de la sécurité de l'infrastructure de la SNCB et de son exploitation sont les suivantes :

- Achèvement en 2001 du réseau radio « sol-train » (équipement de 6 lignes supplémentaires dont notamment la ligne Louvain-Ottignies) ;
- Le remplacement du réseau radio « sol-train » par le GSM-R, système beaucoup plus performant et compatible aux exigences de l'interopérabilité ferroviaire européenne (horizon 2006-2008) ;
- La poursuite de la modernisation des cabines de signalisation ;
- L'amélioration, le renouvellement et l'assainissement de voies, des assiettes et des appareils de voie ;
- L'installation de détecteurs de boîtes chaudes d'essieux : 87 équipements seront réalisés couvrant ainsi l'ensemble du réseau ferroviaire ;
- L'examen des tranchées rocheuses et des mesures à prendre (déjà effectuées à Bas-Oha) ;
- La mise en service de la nouvelle voiture de mesure de la géométrie des voies ;
- La proposition d'un audit de la formation, de l'organisation du travail des conducteurs de trains afin de mettre en évidence les améliorations possibles pour l'avenir ;
- L'acquisition de nouveaux simulateurs de conduite pour la formation des conducteurs de trains ;
- L'examen des procédures de communication en situation de crise.

(b) 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:

En ce qui concerne l'amélioration des connexions entre les réseaux de transport de niveau international et national d'une part, et ceux de niveau régional et local d'autre part, le contrat de gestion entre la SNCB et l'Etat mentionne que le plan de transport doit répondre à certaines conditions dont notamment : la complémentarité entre tous les moyens de transport (vélo, voiture, taxi, avion), l'intégration optimale des plans de transport relatifs aux trains du service intérieur et aux trains du service international (et en particulier des trains à grande vitesse), l'optimisation des correspondances train/train. A ce titre, la SNCB a mis l'accent sur le développement de plusieurs noeuds de correspondance (Bruxelles, Anvers et Liège, (Lille)) avec une fréquence telle sur ces relations qu'une correspondance entre trains intercity et interrégionaux d'une part et trains à grande vitesse d'autre part est assurée dans un délai raisonnable. A titre d'exemple, les trains IC Liège-Lille et Anvers-Lille assurent de bonnes correspondances avec les TGV français au départ de Lille.

En outre, la SNCB a toujours privilégié une étroite collaboration et coordination entre transport par chemins de fer et sociétés régionales de transport en commun (horaires, dessertes, correspondances, fréquence) afin d'assurer à la clientèle un service optimal. Le contrat de gestion entre l'Etat et la SNCB prévoit d'ailleurs que la SNCB doit assurer « la mise en oeuvre d'un

service assurant un minimum approprié d'accessibilité, par un moyen de transport collectif, au départ et à destination de toutes les zones du pays desservies par le réseau de chemin de fer ».

Enfin, afin d'atteindre un maximum de clients, y compris ceux qui ne sont pas raccordés au réseau ferroviaire, B-CARGO a développé depuis quelques années déjà une politique de complémentarité entre le rail et la route, notamment en concluant des partenariats avec des exploitants de plates-formes et des transporteurs routiers qui réalisent des prestations accessoires telles que : transbordements de marchandises, stockage intermédiaire, camionnage depuis la gare la plus proche.

PORTUGAL

(a) Questions écologiques relatives aux opérations ferroviaires:

A la suite des travaux menés par la Commission Inter ministérielle pour les changements climatiques, a été créé, le 21 Janvier 2000, par Ordonnance du Ministre de l'Equipement Social, un Groupe de Travail sur les Transports et l'Environnement, formé par plusieurs entités liées aux secteurs des Transports qui a comme but, entre autres, d'aider à esquisser une stratégie dans le secteur des transports pour la mise en place du Protocole de Kyoto.

En complément aux travaux menés par ce Groupe a été constitué à l'intérieur du secteur ferroviaire un groupe de Travail sur l'Environnement qui vise à incorporer d'une façon plus efficace les questions d'environnement dans les différentes entreprises du secteur. Les représentants de ce Groupe de Travail agissent sur différents fronts, notamment:

- Suivi des travaux menés par le Groupe de Travail sur les Transports et l'Environnement;
- Développement d'une stratégie pour la réduction des émissions de GEE;
- Développement d'une stratégie conjointe avec les entreprises ferroviaires pour faire face aux nouvelles exigences dans le domaine de l'environnement acoustique;
- Développement d'indicateurs de performance environnementale;
- Suivi technique des orientations et législation environnementale nationale et communautaire;
- Mise en place de processus d'évaluation environnementale de plans, programmes et projets ferroviaires;
- Etude de mesures de mitigation des impacts négatifs liés à l'activité ferroviaire;
- Etude de mesures pour la promotion du transport ferroviaire en tant que mode de transport à subventionner du point de vue énergétique.

La création de ce Groupe sub-sectoriel permet d'assurer que chaque entreprise du secteur ferroviaire possède, organiquement, des représentants pour le développement d'une politique environnementale associée à l'activité ferroviaire. Ainsi, dans le cadre de l'élaboration de projets d'investissements ferroviaires, il sera possible, d'une façon intégrée, de prévoir d'incorporer des considérations de soutien économique et social, de même que tenir compte des aspects environnementaux de l'usage du sol. Des mesures ont été prises également pour la atténuer les

impacts sur l'environnement selon les études respectives d'impact environnemental, de même que leur suivi technique.

Dans les interventions concrétisées dans le domaine des investissements, des mesures de minimisation des impacts environnementaux ont été prises avec l'accord des études d'impact environnemental correspondantes.

On a conduit une étude d'impact des émissions de CO₂ des grands investissements réalisés dans les dernières années dans les aires métropolitaines de Lisbonne et Porto et du plan d'investissements 2000-2006, qui examine l'éventuelle adaptation des lignes de grande vitesse et la réorganisation du transport des marchandises vers l'Espagne, notamment par la liaison Sines-Madrid.

SUISSE

(c) Sécurité des transports ferroviaires:

Il existe en Suisse deux systèmes de sécurité dans les trains : SIGNUM (Système d'avertissement) et ZUB (Système de contrôle de la vitesse). Mais ces systèmes ne sont plus à jour sur le plan technique, ils sont chers à l'entretien et surtout, ne sont pas eurocompatibles. Parmi les buts de l'OFT en matière de sécurité figure notamment l'introduction, à moyen et à long terme, du système d'arrêt automatique des trains ETCS (European Train Control System) qui assure l'interopérabilité. Ce système remplacera SIGNUM et ZUB et peut-être utilisé pour les lignes conventionnelles comme pour les tronçons à grande vitesse.

Le 27 janvier 2000, l'OFT a formulé une stratégie de migration qui définit les phases et le financement du passage des systèmes SIGNUM et ZUB à l'ETCS. Les mesures suivantes sont prévues:

A court terme: de maintenant à la fin 2002 au plus tard :

- Voies: les entreprises de transport devront assurer en priorité les sections à risques. Lorsque les mesures d'exploitation ne le permettent pas ou que les éléments ETCS le justifient déjà, il faudra encore installer le ZUB.
- Véhicules: les véhicules qui circulent régulièrement sur des tronçons protégés par le ZUB et ceux qui transportent des marchandises dangereuses doivent être équipés du ZUB. Cette règle s'applique aussi aux véhicules étrangers qui circulent en Suisse. Tous les véhicules équipés ou à équiper du ZUB seront encore pourvus d'un système "Rucksack" (sauf les véhicules qui seront directement équipés de la signalisation dans la cabine de conduite). Ce dispositif supplémentaire permet à l'appareil ZUB du véhicule de recevoir et de lire aussi les signaux ETCS. Il empêche les problèmes de communication qui peuvent surgir entre un tronçon doté de l'ETCS et un véhicule équipé du ZUB lors de l'aménagement progressif du réseau ferré pour l'ETCS.

A long terme: dès 2001 jusqu'en 2010 au plus tard

- Voies: les voies ne seront plus protégées que par des composants ETCS. Vu le trafic international européen, la priorité sera accordée aux axes de transit nord-sud par le Saint-Gothard et le Lötschberg-Simplon. Le réseau RER bernois sera aussi traité en priorité étant donné qu'il est étroitement lié à l'axe du Lötschberg-Simplon.

- Véhicules: déjà au niveau de la fabrique, il faut prévoir les conditions techniques pour l'installation d'un équipement ETCS.

L'OFT a informé les chemins de fer suisses en mars 1998 qu'il mise sur le système eurocompatible ETCS, qui permet de coordonner le système d'arrêt automatique des trains à l'échelle internationale.

Dans l'entretemps, les travaux relatifs aux spécifications techniques pour l'ETCS ayant été menés à bien, plus rien ne s'oppose à son introduction en Suisse.
