



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/2005/1
14 septembre 2005

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par chemin de fer

(Cinquante-neuvième session, Paris (France), 24-25 novembre 2005,
point 3 de l'ordre du jour)

SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DES TRANSPORTS FERROVIAIRES

Bilan des accords internationaux et autres instruments juridiques pertinents
dans le domaine de la sécurité et de la sûreté ferroviaires

Note du secrétariat

Note: À sa cinquante-huitième session, le Groupe de travail a, lors de l'examen de la question de la sécurité et de la sûreté ferroviaires, constaté l'absence de renseignements détaillés sur l'existence de dispositions relatives à la sécurité et à la sûreté ferroviaires dans les accords internationaux et autres instruments juridiques pertinents. Afin de faciliter la poursuite de l'examen de la question, il avait demandé au secrétariat d'établir une note pour donner les renseignements voulus aux gouvernements des pays membres.

Rappel

À sa cinquante-sixième session, en 2002, le Groupe de travail a adopté la définition ci-après de la sécurité des chemins de fer: «Le niveau socialement requis d'absence de risque de danger dans le système de transport ferroviaire, ledit risque ayant trait aux accidents et blessures touchant des personnes ou aux préjudices matériels»; et la définition ci-après de la sûreté des chemins de fer: «La protection des personnes, des moyens de transport et l'infrastructure des transports contre tout acte non autorisé ou imprévu».

Lors des sessions ultérieures, le Groupe de travail a noté qu'une importance croissante était attachée à la sécurité et à la sûreté des transports ferroviaires tant par les gouvernements des pays membres que par les organisations internationales. Afin d'éviter les chevauchements et doubles emplois avec d'autres instances internationales concernées, le Groupe de travail a décidé de

continuer à suivre de près l'évolution de la situation dans ce domaine ainsi que les activités connexes exécutées par d'autres (CE, CEMT, UIC, etc.). À cette fin, le secrétariat a, en 2004, soumis au Groupe de travail une note (TRANS/SC.2/2004/2) qui présentait les travaux effectués dans d'autres instances internationales, les actions au niveau national et les nouveaux défis découlant des menaces actuelles touchant la sûreté. Pour conclure, ce document proposait diverses manières de mener les activités futures du Groupe de travail dans ce domaine.

Afin de continuer à apporter une contribution de fond à l'élaboration de recommandations concrètes aux gouvernements, le Groupe de travail voudra certainement examiner les renseignements ci-après.

CEE-ONU

Les instruments juridiques de la CEE-ONU dans le domaine des transports ferroviaires portent sur les infrastructures de transport et, en partie à la facilitation du passage des frontières. L'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC), du 31 mai 1985, ne contient pas de dispositions concernant expressément la sécurité et la sûreté de l'infrastructure ferroviaire.

Conscient du risque particulier que présentaient les tunnels ferroviaires en matière de sécurité, les pays membres de la CEE-ONU ont, en 2002, constitué un groupe multidisciplinaire d'experts de la sécurité dans les tunnels ferroviaires. Il a achevé ses travaux à la fin de 2003 et présenté ses recommandations au Comité des transports intérieurs en février 2004.

Conscient qu'il importe d'élaborer des recommandations mutuellement acceptées en vue d'harmoniser les principes applicables en matière de sécurité dans toute l'Europe, le Groupe a fait un effort pour présenter aux gouvernements une série de recommandations susceptibles de jouer un rôle décisif pour prévenir les accidents et améliorer le niveau général de sécurité dans les tunnels ferroviaires. Les recommandations du Groupe relatives à la sécurité dans les nouveaux tunnels ont été établies de manière coordonnée. Elles comportent des mesures de sécurité concernant l'infrastructure, les matériels roulants et l'exploitation. Elles visent à réduire au minimum le risque d'accident dans les tunnels, tout en améliorant au maximum la rentabilité de la construction et de l'exploitation des tunnels.

Le Groupe a présenté des recommandations pour améliorer la sécurité dans les tunnels existants. Elles visent à réduire autant que possible le risque d'accident. Il a conclu en proposant plusieurs normes applicables aux mesures de sécurité minimales, des recommandations générales et plusieurs recommandations sur l'interopérabilité.

Les instruments juridiques relatifs à la facilitation du passage des frontières par les chemins de fer ne contiennent pas non plus de dispositions ayant expressément trait à la sécurité ou à la sûreté¹.

¹ Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux marchandises transportées par voie ferrée et Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée, du 10 janvier 1952, ainsi que Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières du 21 octobre 1982.

En 1995, le Groupe de travail des transports par chemin de fer a entrepris d'examiner les diverses conceptions des gouvernements en matière de sécurité ferroviaire. Il a à cette fin diffusé un questionnaire comportant sept questions leur demandant de fournir des renseignements sur divers aspects de ces conceptions (TRANS/SC.2/R.210). Les réponses ont confirmé que certains pays membres étaient plus avancés que d'autres dans leur façon d'aborder la sécurité et l'établissement de prescriptions de sécurité pour le transport ferroviaire.

Suite à cet exercice, le Groupe de travail a, en 1998, examiné les renseignements communiqués par différents gouvernements au sujet de l'application des techniques d'évaluation des risques à la sécurité ferroviaire.

En 1999, le Groupe de travail a demandé au représentant des Pays-Bas de lui communiquer un exemplaire des directives applicables à la politique d'évaluation des risques. La contribution des Pays-Bas (TRANS/SC.2/1999/4) a donné un aperçu général de l'utilisation de l'analyse des risques en tant qu'instrument d'une politique de gestion des risques. Sur la base des contributions des Gouvernements français, allemand, néerlandais et britannique ainsi que de l'Union internationale des chemins de fer, le secrétariat a établi une note de synthèse (TRANS/SC.2/1999/4/Add.1). Ce document a présenté un bref aperçu de l'évaluation des risques définie en tant qu'approche systématique de l'obtention de niveaux élevés de sécurité au moindre coût. Des activités de suivi éventuel étaient proposées. Les gouvernements ont été régulièrement priés de fournir des renseignements au Groupe de travail sur les faits nouveaux touchant la sécurité des transports ferroviaires.

CEMT

La contribution essentielle de la Conférence européenne des ministres des transports dans le domaine de la sûreté des transports et du terrorisme n'est autre que la déclaration relative à la lutte contre le terrorisme dans les transports adoptée par le Conseil des ministres à Bucarest, en 2002. Dans cette déclaration, les ministres ont décidé de promouvoir un cadre intermodal coordonné pour la sûreté dans les transports, de partager l'expérience et les pratiques exemplaires en matière de lutte contre le terrorisme et de soutenir l'évaluation des risques et de la vulnérabilité ainsi que la formation du personnel aux procédures d'urgence. Cette déclaration ne contient toutefois pas de dispositions particulières relatives au transport ferroviaire.

Union internationale des chemins de fer (UIC)

Depuis sa création, l'UIC est active dans le domaine de la sécurité ferroviaire. Ses travaux relatifs à des points particuliers de la sûreté ferroviaire sont toutefois plus récents. On trouvera davantage de renseignements sur les activités de l'UIC dans le domaine de la sécurité et de la sûreté ferroviaires dans les documents TRANS/SC.2/2005/Add.1 et Add.2

Union européenne

Dans l'Union européenne, la sécurité ferroviaire est régie par la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil en date du 29 avril 2004, sur la sécurité des chemins de fer communautaires. Cette Directive est centrée sur les quatre aspects principaux suivants:

- La création dans chaque État membre d'une autorité de sécurité;

- La reconnaissance mutuelle des certificats de sécurité délivrés dans les États membres;
- L'établissement d'indicateurs de sécurité communs (ISC) pour évaluer la conformité du système avec les objectifs de sécurité communs (OSC) et faciliter le contrôle des performances de sécurité du chemin de fer; et
- La définition de règles communes pour les enquêtes de sécurité.

La date de limite de transposition dans la législation des États membres est le 30 avril 2006.

Des règles et des normes de sécurité (règles d'exploitation, règles de signalisation, prescriptions applicables au personnel et prescriptions techniques applicables au matériel roulant) ont été élaborées, essentiellement au plan national, et toute une série d'organismes sont concernés par la sécurité ferroviaire dans les États membres de l'UE. Vu la multitude de règlements nationaux en matière de sécurité, règlements souvent fondés sur des normes techniques nationales, la Commission est convaincue qu'ils devraient être progressivement remplacés par des prescriptions fondées sur des normes communes. Les nouvelles normes nationales devraient en outre être conformes avec la législation de l'UE et faciliter la transition vers une démarche commune en matière de sécurité ferroviaire.

La Directive s'applique à l'ensemble du système ferroviaire des États membres et aux prescriptions de sécurité, y compris l'infrastructure et la gestion du trafic, et interaction entre les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure.

Un autre aspect de la sécurité – le transport des marchandises dangereuses – est régi dans l'UE par la Directive 96/49/CE du Conseil en date du 23 juillet 1996 concernant le rapprochement des lois des États membres au sujet du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer, amendée par la Directive 2000/62/CE du Conseil en date du 10 octobre 2000 ainsi que les Directives 2004/89, en date du 13 septembre 2004, et 2004/110/CE, en date du 9 décembre 2004, de la Commission.

Cette Directive s'applique au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer au sein des États membres ou entre ces derniers. Ce transport est autorisé à condition de respecter les normes fixées dans la Directive et en particulier dans son annexe.

Les autres textes juridiques concernant le transport de marchandises dangereuses sont la décision 2002/885 de la Commission en date du 7 novembre 2002, modifiant la Directive 96/49/CE du Conseil pour ce qui est de la date à partir de laquelle les fûts à pression, cadres de bouteilles et citernes destinés au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer doivent être conformes à ladite Directive; la décision 2003/628 de la Commission en date du 20 août 2003 autorisant les États membres, en application de la Directive 96/49/CE, à adopter certaines dérogations au sujet du transport de marchandises dangereuses par chemin de fer; les annexes A et B de la Directive 96/49/CE du Conseil, telles qu'annoncées dans la Directive 2001/6/CE de la Commission, adaptant pour la troisième fois au progrès technique la Directive 96/49/CE sur le rapprochement des lois des États membres en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, et la Directive 96/35/CE du Conseil,

en date du 3 juin 1996, relative à la nomination et la qualification professionnelle des conseillers de sécurité pour le transport de marchandises dangereuses par route, chemin de fer et voie de navigation intérieure.

Depuis 2001, les attaques terroristes ont souligné combien il importait d'intégrer la sûreté dans la politique de la Commission en matière de transports. Outre la législation sur la sûreté aérienne, maritime et portuaire, la DG TREN élabore des principes applicables à la sûreté du transport intermodal en vue de protéger la chaîne logistique contre toute interruption grave résultant d'attaques terroristes éventuelles.

Au cours des dernières années, l'UE a accéléré la mise en place du cadre législatif de la sûreté dans le domaine des transports. Tant pour les transports aériens que les transports maritimes, l'UE a transposé dans la législation communautaire les normes convenues au niveau international et elle vérifie qu'elles soient bien appliquées dans toute l'Union. Dans un avenir proche, on s'attachera beaucoup plus en détail à la sûreté des transports ferroviaires ainsi qu'à celle des transports routiers et urbains. À cette fin, la Commission a, fin 2003, diffusé un document de consultation sur la sûreté du transport de fret afin de recueillir l'avis des parties intéressées sur les manières d'améliorer la sûreté de ce transport dans l'UE. En mai 2004, la Commission a organisé une réunion de consultation des États membres, des milieux professionnels et des organisations internationales. Elle a permis d'établir, entre autres, que la sûreté intermodale était désormais une question complexe dont il fallait traiter et que les mesures éventuelles de l'UE en matière de sûreté devraient être centrées plutôt sur le terrorisme que sur la criminalité.

La politique de l'UE en matière de sûreté des transports consiste à concevoir et appliquer des mesures visant à améliorer la sûreté, essentiellement pour protéger les citoyens contre le terrorisme. À cette fin, la DG TREN coopère avec les autres services de la Commission concernés par des questions dépendant des administrations chargées de faire appliquer la loi (police, justice, douane, etc.), avec les opérateurs du secteur des transports et de l'énergie ainsi qu'avec les pays tiers et les institutions internationales pertinentes. La DG TREN propose des textes législatifs, exécute des programmes d'inspection et attribue des fonds à la recherche. La notion de «sûreté» englobe toutes les mesures destinées à la protection physique des sites énergétiques et des infrastructures.

En octobre 2004, la Commission a publié une communication sur la protection des infrastructures critiques dans le cadre de la lutte contre le terrorisme. Il y était proposé de créer en 2005 un programme européen de protection des infrastructures critiques (EPCIP). Dans le secteur des transports, la Commission définira les mesures essentielles visant à renforcer encore celles déjà adoptées par les États membres pour protéger les infrastructures critiques d'importance européenne et, en conséquence, elle présentera les propositions voulues.

Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)

L'OTIF a pour but principal d'établir un système juridique uniforme applicable aux transports de voyageurs et de marchandises dans le trafic ferroviaire international entre les États membres et de faciliter l'application et le développement de ce système.

Les règles uniformes applicables actuellement au transport international par chemin de fer figurent dans les appendices à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), du 9 mai 1980. Les règles concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses figurent dans l'annexe I – Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID).

L'élaboration de règlements concernant le transport ferroviaire de marchandises dangereuses est la tâche principale de l'OTIF. Le RID, qui compte environ 1 000 pages, est réédité tous les deux ans. La restructuration juridique et technique du RID a été entreprise en 1993. La restructuration juridique a été achevée lors de la cinquième Assemblée générale, en juin 1999, et le RID est devenu un appendice indépendant de la COTIF.

La restructuration technique du RID s'est achevée avec l'entrée en vigueur de l'édition 2001, le 1^{er} juillet 2001. Le RID diffère aujourd'hui de l'ADR (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route) et de l'ADN (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure) uniquement pour ce qui est des parties propres à chaque mode. En outre, l'harmonisation de la teneur et de la structure des dispositions avec les Recommandations des Nations Unies relatives au transport des marchandises dangereuses (Règlement type) a été réalisée autant que faire se peut.

La poursuite de l'actualisation du RID se déroule selon un cycle biennal. La réunion commune RID/ADR/ADN, qui se tient deux fois par an, prend des décisions au sujet de l'incorporation d'amendements du Règlement type touchant à tous les modes. Elle se prononce également sur les propositions concernant conjointement tous les modes terrestres européens. Les résultats de cette réunion commune sont présentés, pour décision finale, au Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) et au Comité d'experts du RID. Ce comité se prononce également sur les propositions concernant le seul transport ferroviaire de marchandises dangereuses.

En prévision de l'entrée en vigueur de la nouvelle COTIF, le RID actuel, jusqu'alors disponible en allemand et en français, a été traduit en anglais en 2004. L'édition anglaise a été publiée en mai 2005.
