



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/SC.2/2006/7
25 septembre 2006

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par chemin de fer
Soixantième session
Genève, 15-17 novembre 2006
Point 8 de l'ordre du jour provisoire

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

Communication des Gouvernements de la Bosnie-Herzégovine, de la Croatie,
du Canada et de l'Allemagne

BOSNIE-HERZÉGOVINE

a) Questions environnementales liées à l'exploitation ferroviaire

1. Sur les 1 030 km de chemins de fer que compte le pays, 264 ne sont pas électrifiés. L'électrification du tronçon Doboï–Tuzla–Živinice–Zvornik (110 km) est en cours. Cela permettra de supprimer les incidences négatives des locomotives à moteur diesel sur l'environnement. On considère que les incidences électromagnétiques négatives de ces locomotives sur l'environnement sont négligeables. Un centre de contrôle à distance de la traction électrique devrait prochainement entrer en service, ce qui facilitera grandement l'utilisation de ce mode de traction.

* La Division des transports de la CEE a soumis le présent document après la date limite officielle, faute de ressources.

2. Les batteries, notamment celle des voitures, des locomotives et des centres de relais sont déposées dans des locaux spéciaux à des fins de recyclage: elles sont vendues à des entreprises habilitées à recycler les matières premières secondaires.

3. Toutes les lois relatives à la protection de l'environnement sont adoptées au niveau des entités qui composent la Bosnie-Herzégovine et les compagnies de chemins de fer respectent ces lois en collectant, en stockant et en éliminant tous les déchets qu'elles produisent.

b) Sécurité du transport ferroviaire

4. Les lois relatives aux chemins de fer adoptées par la Bosnie-Herzégovine et par les entités qui la composent précisent les mesures que doivent prendre l'organisme de réglementation des chemins de fer de Bosnie-Herzégovine, la société de gestion des infrastructures, les opérateurs ferroviaires et les compagnies de chemins de fer pour assurer la sécurité dans les transports ferroviaires.

5. Sur la base de ces lois et sur la loi relative aux entreprises publiques, des réglementations ont été élaborées et adoptées, qui précisent comment la sécurité dans les transports ferroviaires doit être supervisée et contrôlée. En outre, la réglementation de l'ex-Yougoslavie en la matière est également appliquée depuis 1991. Les compagnies ferroviaires transmettent à leurs réseaux respectifs des instructions sur le contrôle de la sécurité dans les transports ferroviaires conformément à la réglementation.

6. Compte tenu de la manière dont les opérations sont effectuées, les compagnies ferroviaires ont mis en place un système de contrôle des procédures à tous les niveaux ainsi qu'un système de contrôle interne au niveau de l'encadrement.

7. Les paramètres fondamentaux qui sont pris en compte pour fixer le niveau de la sécurité dans les transports ferroviaires sont les suivants: analyse des événements extraordinaires, évaluation de l'état des dispositifs de signalisation et de sécurité à partir du nombre d'incidents et de la durée de ces incidents, état des voies en fonction de la vitesse autorisée, du poids par essieu et de la longueur des wagons, limitations de vitesse, ralentissements, état des dispositifs de communication, évaluation des capacités de transport et de traction, etc.

8. Il ressort de ce qui précède que le niveau de la sécurité dans les transports ferroviaires en Bosnie-Herzégovine est satisfaisant. Il convient toutefois de noter que le réseau national n'est pas encore raccordé au réseau d'Europe occidentale.

c) Nouvelles techniques de transport

9. Le matériel de transport et de traction dont disposent les opérateurs de chemins de fer en Bosnie-Herzégovine a plus de 20 ans. D'importants efforts sont déployés pour résoudre ce problème car le matériel en question ne peut pas être utilisé en trafic international.

10. C'est pourquoi il est prévu d'acquérir les équipements matériels suivants:

- locomotives pouvant atteindre la vitesse de 160 km/h;
- voitures pendulaires pouvant rouler à 160 km/h;
- wagons pouvant rouler à 120 km/h.

CROATIE

11. Le terminal de la route roulante situé à Spačva (près de la frontière avec la Bosnie-Herzégovine et la Serbie) est en construction. Il sera ouvert vers la fin du mois de septembre 2006 et intégré au réseau de transport. La ligne Spačva–Vinkovci–Ljubljana (gare de marchandises) devrait être mise en service le 1^{er} octobre 2006; deux trains par jour y circuleront, six jours par semaine.

CANADA

a) Questions environnementales liées à l'exploitation ferroviaire

12. Le Gouvernement fédéral canadien continue de collaborer avec le secteur ferroviaire dans le domaine de la surveillance et de la réduction des émissions polluantes. Conformément à la politique d'harmonisation à l'échelle continentale et de «réglementation judicieuse» (la plus efficace possible), les objectifs actuels sont les suivants: harmoniser progressivement les normes canadiennes relatives aux émissions polluantes des locomotives avec les normes de l'Agence de protection de l'environnement (EPA) des États-Unis d'Amérique et fixer des objectifs et des plans pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre. À cette fin, on mesure les émissions polluantes de locomotives en service. Le gouvernement met également en œuvre un programme qui permet de faciliter, grâce à des aides financières, la mise au point de techniques respectueuses de l'environnement en vue de leur commercialisation.

13. Le Gouvernement issu des élections qui ont eu lieu récemment a déclaré qu'il avait l'intention de déposer un projet de loi très complet sur la lutte contre la pollution atmosphérique, qui devrait comprendre des dispositions concernant les chemins de fer.

b) Sécurité du transport ferroviaire

14. La loi canadienne sur la sécurité ferroviaire offre toute une série d'outils, allant de la mise en œuvre de mesures facultatives à l'application de normes, de règles et de règlements, qui permettent d'améliorer la sécurité des opérations ferroviaires. Cette loi dispose que doit être élaboré et mis en œuvre un système de gestion de la sécurité, dans le cadre duquel la responsabilité en matière de sécurité incombera au premier chef aux opérateurs ferroviaires, qui devront élaborer des stratégies, des plans et des mesures visant à intégrer la sécurité dans leur culture d'entreprise. La Direction de la sécurité ferroviaire de Transports Canada met actuellement en place une stratégie fondée sur le risque universel, qui, associée à des mesures internes renforcées de contrôle de la qualité et à un système d'informations et de données mises à jour, vise à promouvoir des normes de sécurité cohérentes à l'échelle nationale et à aider à optimiser la répartition des ressources en mettant en évidence les tendances et les domaines essentiels où une intervention s'impose.

15. Parmi les programmes mis en œuvre à cette fin on citera le programme «Direction 2006», qui vise à sensibiliser le public aux questions relatives au franchissement des voies ferrées et le programme d'amélioration des passages à niveau, qui permet de financer l'amélioration et/ou l'élimination des passages à niveau.

c) Nouvelles techniques de transport

16. La Direction de la sécurité ferroviaire de Transports Canada examine actuellement les conséquences de l'allongement des trains dans des domaines essentiels tels que l'inspection des trains, la signalisation et les normes concernant l'entretien des voies. Elle envisage aussi d'accroître la capacité des enregistreurs d'événements installés sur les locomotives afin d'améliorer la survivabilité et d'enregistrer davantage de paramètres d'exploitation concernant la sécurité. Le Gouvernement fédéral finance et soutient la mise au point de locomotives de manœuvre hybrides, de bogies orientables pour les wagons, de dispositifs de lubrification des boudins de roues et des rails, de systèmes de prévision de l'altération de l'assiette des rails, de systèmes de préchauffage des moteurs, de systèmes de diminution des temps de ralenti, d'essais sur les biocarburants et de recherches sur les unités d'alimentation de piles à combustible.

ALLEMAGNE

17. En Allemagne, le développement du secteur ferroviaire s'inscrit pour l'essentiel dans le cadre des activités menées au niveau de la Communauté européenne. Celle-ci s'est fixé pour objectif la création d'un espace ferroviaire commun. À cette fin, chaque État membre aligne progressivement ses prescriptions techniques sur les «spécifications techniques d'interopérabilité (STI)» afin que le matériel roulant puisse, dans la mesure du possible, être utilisé sans entrave sur les infrastructures de tous les États membres. À cet égard, des limites ont été fixées pour les émissions sonores du matériel roulant.

18. Dans tous les États membres de la Communauté européenne, la sécurité dans les transports ferroviaires a déjà atteint un niveau élevé. Une part importante des accidents se produit aux passages à niveau; la plupart du temps, ils sont provoqués par les usagers de la route. Malgré le niveau de sécurité déjà atteint, des mesures sont prises à l'échelle de l'Europe pour faire encore progresser la sécurité en harmonisant les prescriptions et les procédures concernant la sécurité.

19. C'est aux entreprises ferroviaires qu'il incombe au premier chef de mettre au point de nouvelles techniques de transport et d'améliorer les techniques existantes.
