



INTERNATIONAL UNION
OF RAILWAYS

COMMUNIQUE DE PRESSE N°15 / 2010

Succès de la 2ème Conférence internationale “TM & CCS” sur la gestion des circulations et les systèmes de contrôle-commande & signalisation à Tokyo: Recherche et nécessité d’une convergence autour d’un noyau fonctionnel commun (Tokyo, 7 au 9 juin 2010)

Plus de 200 représentants issus des chemins de fer, de l’industrie ferroviaire, des centres de recherche, des autorités nationales et des grandes organisations se sont réunis du 7 au 9 juin à Tokyo (avec une visite technique à Sendai à l’issue de la conférence) pour discuter et faire le point sur les progrès accomplis dans le domaine de la signalisation, du contrôle-commande et des télécommunications. Tous les acteurs impliqués dans ces secteurs de pointe poursuivent leurs efforts pour parvenir à un noyau fonctionnel commun à brève échéance.

(Paris / Tokyo, 8.6.2010). Après une première conférence réussie en octobre 2008 à Istanbul sur invitation des Chemins de fer turcs (TCDD), cette deuxième édition a donné aux experts l’occasion de poursuivre leurs échanges d’informations et d’expériences, dans le but également de se retrouver autour d’une base commune permettant de définir à terme une fonctionnalité commune. Ces échanges fructueux font suite à la Déclaration commune sur la « Mission de la Conférence TM & TCS de l’UIC » signée à Istanbul en 2008. Cette déclaration invitait les participants de la 1^{ère} conférence à promouvoir les innovations techniques dans le monde et à assumer pleinement leur rôle à l’échelon régional en faveur du développement et de la diffusion des systèmes de signalisation et de télécommunications évoqués.

Lors de cette deuxième édition, plus de 20 pays étaient représentés, dont les USA, la Corée, le Kazakhstan, la Russie, l’Iran, le Japon, la Finlande, la France, la Lettonie, l’Italie, la Pologne, la Belgique, le Royaume-Uni, la Suède, ce qui traduit l’intérêt porté à ce secteur d’activités.

La conférence était organisée conjointement par l’UIC et les East Japan Railways (JR East) à proximité de la Gare centrale de Tokyo sur l’aimable invitation de M. *Yoshio Ishida*, Vice-président de JR East et président de l’UIC.

“Ce n’est pas une coïncidence si cette deuxième édition a lieu en Asie, dans la mesure où il s’agit aujourd’hui certainement de l’une des régions les plus dynamiques du monde, forte de l’expansion rapide de son réseau ferroviaire à grande vitesse et des réalisations techniques accomplies en matière de signalisation et de système d’information », a déclaré M. *Jean-Pierre Loubinoux*, Directeur général de l’UIC. Le volume d’activité de cette partie du monde est considérable, comme en témoignent les 14 milliards de voyageurs transportés en 2007 dans la région de Tokyo, et les 5,5 milliards à l’actif de JR East dont les trains sont empruntés quotidiennement par près de 17 millions de passagers. Evoquant les atouts et potentialités multiples du rail, *Jean-Pierre Loubinoux* a ajouté que *“le chemin de fer en tant que passerelle entre les peuples de l’Atlantique au Pacifique n’est plus un rêve mais une réalité »*.

Dans son allocution d’ouverture prononcée le 7 juin, M. *Yoshio Ishida* a souhaité la bienvenue aux participants en se félicitant de la forte présence de toutes les régions du monde. Il a rappelé que trois ans auparavant, en marge de la première conférence en mars 2007 à Dehli, le Comité exécutif l’avait chargé de conduire une initiative ayant pour but de jeter les bases sur le long terme d’une migration vers un système mondial de contrôle-commande. *Mr Ishida* a souligné l’importance et la légitimité de

./..

cette initiative mondiale qui vise à améliorer la sécurité, la fiabilité et le confort des trains, sans nier pour autant la difficulté de l'opération. Toutefois, l'effort opiniâtre de tous les acteurs permettront certainement, selon lui, au rail de procurer au rail un avance décisive sur les autres modes de transport.

Jean-Pierre Loubinoux a rappelé aux participants que l'“UIC lance plus de 200 projets d'intérêt mondial”, y compris dans des secteurs technologiques très évolutifs dans lesquels les chemins de fer ne sont pas nécessairement en pointe comme l'automatisation, les télécoms, l'informatique, la navigation satellitaire etc..” Si les enjeux stratégiques sont bien identifiés - convergence des fonctionnalités commune, inventaire des meilleures pratiques, notamment en termes de coûts de possession, avec le concours de l'industrie – il importe que toutes les solutions proposées garantissent modularité et flexibilité. Il considère que la collaboration et le rapprochement entre tous les acteurs sont les clés de la réussite. D'où la nécessité de partager le savoir-faire, de créer un cadre fédérateur, d'établir des liens entre les travaux entrepris dans le domaine de la signalisation, en prenant en compte les préoccupations des grandes organisations mondiales, comme l'illustrent les récents accords internationaux ou protocoles d'accord signés par l'UIC avec la Banque mondiale, l'UNECE et l'UNESCAP, en particulier.

Il conclut par quelques propos qui auraient pu servir de slogan pour la conférence : « *une telle convergence serait un bon signal...pour une bonne conférence sur la signalisation* ».

Différents experts de l'UIC ont présenté des communications tout au long des sept sessions de la conférence, tels que *Emilio Maestrini*, Directeur du Département Rail System de l'UIC, *George Barbu*, expert UIC sur la signalisation à l'échelon mondial qui a animé plusieurs sessions, *Dan Mandoc* qui a présenté un exposé sur les communications sol-train et *Cho Ho Kwon* (UIC, Korail) qui est intervenu au sujet de “l'architecture des systèmes pour faire converger les informations relatives aux circulations de trains”.

Le Directeur général adjoint de la CER, *Libor Lochman*, a pris la parole pour exposer la vision stratégique de l'Europe en matière de gestion de la circulation des trains, de contrôle-commande au service de l'interopérabilité, en soulignant la nécessité « *d'une dimension multimodale pour les systèmes de gestion du trafic* ».

Les différentes sessions consacrées à la gestion du trafic (montage complexe de gestion des trains, fondé au départ sur un ensemble d'instructions concernant la manière dont les trains circulent sur le réseau) ont permis de situer les enjeux de la détection des trains et du contrôle de leur intégrité qui représentent de véritables défis pour l'avenir des système de contrôle-commande. Par leur pertinence, les exposés et débats ont dynamisé et enrichi les échanges sur les dernières évolutions connues, les besoins futurs, les contraintes à intégrer et l'orientation à plus long terme des systèmes de signalisation. Ces thèmes ont été abordés à la fois sous leur double incidence humaine et technique.

Cette conférence a donné l'occasion de découvrir les nouvelles pistes de développement, en mettant l'accent sur les questions stratégiques et la recherche d'une plus grande convergence. Différents systèmes de signalisation ont été présentés tels que PTC (qui sera déployé aux USA), CBTC (China), ATACS (Japan), ERTMS (mis en œuvre sur certains trains comme le Thalys ou le train italien à grande vitesse, cas présentés par des intervenants de la SNCF et de RFI), GPS, EOT, et enfin ATC-ATS (“Automatic Train Stop” et “Automatic Train Control”) qui contribue à améliorer la sécurité et la disponibilité des lignes de banlieue de la région de Tokyo.

Les USA accueilleront la prochaine édition en 2012.

CONTACTS:

George Barbu
UIC Expert on global signalling and responsible for
the TM & CCS technical contents and organisation
barbu@uic.org

Béatrice Ségéral
Conference organisation, UIC
segeral@uic.org

Liesbeth de Jong
UIC Media Relations
Tel.: + 33 1 44 49 20 53
Email: dejong@uic.org