

## **Déploiement du système européen de signalisation ferroviaire ERTMS/ETCS**

### **Résolution du Parlement européen sur le déploiement du système européen de signalisation ferroviaire ERTMS/ETCS (2005/2168(INI))**

*Le Parlement européen,*

- vu la communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur le déploiement du système européen de signalisation ferroviaire ERTMS/ETCS (COM(2005)0298) et le document de travail connexe des services de la Commission (SEC(2005)0903),
- vu le protocole d'accord, conclu le 17 mars 2005 à Bruxelles, entre la Commission et les associations européennes des chemins de fer (CER - UIC - UNIFE - EIM) posant les principes de base d'une stratégie européenne de déploiement de l'ERTMS,
- vu la directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse<sup>1</sup> et la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel<sup>2</sup>,
- vu la décision n° 884/2004/CE du Parlement et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la décision n° 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport<sup>3</sup>,
- vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie et modifiant le règlement (CE) n° 2236/95 du Conseil (COM(2004)0475),
- vu l'audition qui s'est déroulée le 24 janvier 2006 devant la commission des transports et du tourisme, lors de laquelle des représentants d'entreprises ferroviaires, de gestionnaires d'infrastructures et de l'industrie ferroviaire ont plaidé sans réserve pour le déploiement de l'ERTMS,
- vu les programmes-cadres antérieurs et le futur septième programme-cadre de la Communauté européenne pour des activités de recherche, de développement technologique et de démonstration,
- vu l'accord du 27 janvier 2004 entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur la licence européenne pour conducteurs effectuant un service d'interopérabilité transfrontalière,
- vu l'article 45 de son règlement,

---

<sup>1</sup> JO L 235 du 17.9.1996, p. 6.

<sup>2</sup> JO L 110 du 20.4.2001, p. 1.

<sup>3</sup> JO L 167 du 30.4.2004, p. 1.

- vu le rapport de la commission des transports et du tourisme (A6-0183/2006),
- A. considérant que l'existence actuelle de plus de vingt systèmes nationaux différents de signalisation ferroviaire fait obstacle à la construction d'une Europe du rail parfaitement interoperable et compétitive avec les autres modes de transport,
- B. considérant que l'ERTMS a été testé avec succès sur divers tracés pilotes et existe sous forme de prototype consolidé, mais que la longue durée de vie des équipements de sécurité au sol et à bord – en règle générale, plus de vingt ans – peut déboucher sur la coexistence de l'ERTMS et de systèmes nationaux pendant plusieurs années, notamment sur le réseau ferré conventionnel où circulent des trains de voyageurs et de marchandises de différentes vitesses,
- C. considérant que les systèmes nationaux de signalisation vont disparaître, car ils seront technologiquement dépassés ou ne seront plus à la hauteur d'un grand marché, et que l'avenir de l'industrie européenne de la signalisation dépendra de sa capacité à produire des équipements modernes et standardisés pour le marché mondial; que, par ailleurs, le projet ERTMS revêt une importance capitale pour le développement à moyen et à long terme de cette industrie et de ses 15 000 emplois hautement qualifiés,
- D. considérant que l'ERTMS sera un projet digne d'être exporté, puisque des chemins de fer non européens ont également déjà décidé de remplacer leurs systèmes vieillissants par l'ERTMS - les commandes de locomotives passées par la Corée, Taïwan, l'Inde, l'Arabie saoudite et la République populaire de Chine, ainsi que des projets d'infrastructures dans ces pays démontrent sans ambiguïté que ce système dispose d'un potentiel sur le marché; considérant en outre que ces projets démontrent dans le monde entier le potentiel très élevé de cette technologie européenne, qui peut devenir une norme planétaire à condition de s'édifier sur une base de marché suffisamment solide en Europe,
- E. considérant qu'il est par conséquent particulièrement important de définir une stratégie de migration claire et coordonnée offrant au secteur ferroviaire la sécurité nécessaire pour sa planification, en veillant à ce qu'elle ne dégrade pas la compétitivité externe du rail par rapport aux autres modes de transport,
- F. considérant que le protocole d'accord conclu en mars 2005 entre le secteur ferroviaire et la Commission représente à cet égard un jalon important,
- G. considérant que la version consolidée des spécifications techniques pour l'ERTMS, qui doit être adoptée par la Commission au cours des mois à venir, constitue une base satisfaisante pour la mise en place de systèmes interoperables et d'appels d'offres sur les corridors,
- H. considérant que le déploiement de l'ERTMS représente un projet économique d'envergure européen et transfrontalier et que les avancées obtenues grâce à un système uniforme de signalisation peuvent jouer un rôle important dans le cadre de la stratégie visant à diminuer le trafic routier et à déplacer les flux de transports vers le rail et d'une politique européenne d'harmonisation des conditions de concurrence entre les différents modes de transport,

***Considérations fondamentales: migration et stratégie***

1. reconnaît que l'ERTMS est un système de signalisation supérieur aux systèmes nationaux, en ce qu'il devrait être moins coûteux aux niveaux achat et entretien, par exemple parce que

les poteaux de signalisation deviendront inutiles, qu'il accroît la sécurité aux niveaux de la détection d'erreurs et du contrôle, à toutes les vitesses et dans toutes les circonstances, et qu'il peut très fréquemment augmenter considérablement la capacité de la ligne;

2. observe que, grâce à l'ERTMS, la technique digitale est introduite de manière uniforme également au niveau des infrastructures ferroviaires en Europe, de sorte que les congestions aux intersections et dans les goulets d'étranglement peuvent être évitées sans que de nouvelles constructions onéreuses soient indispensables; note, en revanche, que pendant la phase de migration sont générés des frais supplémentaires considérables que les entreprises ferroviaires ne peuvent pas assumer seules; considère qu'une traction sans interruption et sans longs changements de locomotives et de conducteurs à la frontière réduit les coûts et la durée du transport et renforce la fiabilité de la prestation;
3. observe que, grâce à la technologie de l'ERTMS, le secteur ferroviaire a une chance sans précédent d'exploiter intégralement les avantages de la technique digitale pour le rail, de gagner en compétitivité et de rattraper son retard par rapport aux autres moyens de transport, en exploitant en particulier l'avantage que présentent les longues lignes dans le transport de marchandises transfrontaliers par rail;
4. observe que l'ERTMS a été développé avec l'aide des programmes-cadres de recherche précédents et existe actuellement sous la forme d'une version prototype consolidée qui permet dorénavant une large introduction; constate également que le déploiement du GSM-R est rapide et que celui de l'ETCS avance à grands pas; souligne, néanmoins, que cela ne signifie pas automatiquement qu'indépendamment des aspects financiers, de sécurité et de renforcement de capacités, l'ERTMS s'imposera sur l'ensemble du réseau ferroviaire transeuropéen sans que d'autres efforts soient nécessaires et que les vingt systèmes de signalisation différents existant encore actuellement appartiendront après plusieurs années au passé et seront remplacés par un seul système, l'ERTMS, dans tous les États membres de l'Union européenne;
5. souligne que l'ETCS, au sol, ne nécessite que l'Eurobalise pour transmettre les données ainsi que le bloc radio central, tandis qu'à bord, un calculateur embarqué ETCS se charge du traitement des données de la signalisation;
6. attire l'attention sur le fait que les spécifications fonctionnelles adoptées par le comité d'interopérabilité des États membres font de la norme 2.3.0 la référence, également pour l'Agence ferroviaire européenne; que cette version permet d'ouvrir dès 2007 des corridors internationaux à haute vitesse/haute capacité en Europe et est considérée comme la référence commune dans les études menées par le coordinateur européen; considère que des efforts supplémentaires permettraient de parvenir, dans quatre ou cinq ans, à une version plus élevée; observe que, dans le cadre de son processus de "gestion du contrôle du changement", l'Agence ferroviaire européenne devra évaluer l'opportunité technique et économique de cette évolution tout en respectant le principe de la continuité et de la compatibilité, en amont et en aval, avec la version 2.3.0; estime que seules la stabilisation et la poursuite de la standardisation permettront de renforcer le volume de la production des composants du système, réalisant des économies d'échelle; considère que le niveau des prix, qui atteint aujourd'hui huit fois les prix prévus à l'origine, pourrait ainsi être réduit, et l'ERTMS pourrait être placé sur une base économiquement saine;
7. est conscient du fait qu'une coexistence, pendant plusieurs décennies, des anciens systèmes et de l'ERTMS n'est pas souhaitable et qu'il importe par conséquent de coordonner la

migration et d'abrégier autant que faire se peut la phase de migration; estime, dans ce cadre, qu'un rôle clé doit être joué par l'élaboration d'une stratégie de migration cohérente et englobant tout le réseau, comme le préconise notamment l'accord conclu entre la Commission et les fédérations ferroviaires européennes; invite par conséquent la Commission, en concertation avec l'Agence ferroviaire européenne, les États membres et l'industrie, à présenter dans les meilleurs délais un "plan directeur ERTMS" contraignant;

8. escompte qu'une migration réussie vers l'ERTMS constituera un défi majeur pour toutes les parties intéressées; est convaincu que les États membres, les ministères des transports, les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructures et les industries ferroviaires devront se mettre d'accord sur les objectifs, et que les rôles et les responsabilités doivent être clairement définies au cours de ce processus; se félicite par conséquent que la Commission ait nommé, en la personne de Karel Vinck, un coordinateur pour ce projet d'envergure;
9. souligne que cette technologie ne pourra s'imposer que si l'on n'assiste pas à l'émergence d'une multitude d'îlots ERTMS, qu'on ne pourrait atteindre ou traverser qu'à l'aide de nombreux systèmes nationaux; considère, au contraire, qu'il s'agira, en premier lieu, d'équiper intégralement de l'ERTMS des corridors sélectionnés et, en deuxième lieu, d'aboutir aussi rapidement que possible à une "masse critique" de lignes et de trains équipés, notamment pour permettre des économies d'échelle supplémentaires;
10. part du principe que, pour assurer la mise en œuvre intégrale de l'ERTMS, la stratégie de migration comportera un échéancier et des modalités détaillées pour la migration complète de tous les réseaux nationaux, qui constituera la prochaine étape après l'installation du système sur les corridors;
11. souligne que l'ERTMS, un système standard de signalisation, devrait réduire ou éviter la construction et le fonctionnement, coûteux, de trains équipés de nombreux anciens systèmes supplémentaires; observe que durant la période de migration transitoire, il sera nécessaire de recourir à un double équipement, ce qui accroîtra la charge financière pesant sur le secteur ferroviaire au stade initial; considère que l'ERTMS simplifiera et accélérera notablement l'interopérabilité; signale que, dans l'Union, seuls 13 % des marchandises sont transportées par rail, tandis que ce taux est de quelque 27 % aux États-Unis; estime qu'à l'heure actuelle, dans la mosaïque technique et politique que constitue l'Union, ce taux ne peut pas être considérablement augmenté, raison pour laquelle il serait rentable d'investir fortement et prioritairement dans l'ERTMS;

### ***Priorités***

12. estime par conséquent qu'il est capital, pour la réussite de l'ERTMS, d'équiper sans délai et sans exception les six corridors étudiés (A: Rotterdam-Gênes, B: Naples-Berlin-Stockholm, C: Anvers-Bâle/Lyon, D: Séville-Lyon-Turin-Trieste-Ljubljana, E: Dresde-Prague-Bрно-Vienne-Budapest, F: Duisbourg-Berlin-Varsovie) ainsi que les trains qui les emploient, entre autres pour stimuler une "démarche communautaire" au lieu de réflexions limitées au cadre national de toutes les parties intéressées; considère, à cet égard, que la lettre d'intention signée le 3 mars 2006 par les ministres des transports du corridor Rotterdam-Gênes au sujet du déploiement de l'ERTMS constitue un exemple positif;
13. est persuadé que, pour atteindre la masse critique nécessaire, il est capital de soutenir les investissements dans les corridors où certains trajets ont déjà été achevés et où les

gestionnaires d'infrastructures se sont engagés à compléter les tronçons manquants d'ici à 2015;

14. est par ailleurs d'avis qu'à la suite du dernier élargissement de l'Union européenne, en 2004, notre attention doit se porter sur les relations est-ouest; juge important de garder à l'esprit que cela occasionnera peu de dépenses supplémentaires dans les États membres qui doivent réaliser des travaux importants de modernisation sur leurs lignes;
15. fait observer que la diversité des procédures d'agrément national pour les véhicules ferroviaires constitue un problème fondamental dans le secteur ferroviaire européen, qui est encore exacerbé par l'ERTMS; invite la Commission à promouvoir fermement, avec la collaboration de l'Agence ferroviaire européenne, l'élaboration d'une procédure d'agrément uniforme et simplifiée au niveau de l'Union et de définir et établir des normes générales obligatoires, afin de pouvoir réduire notablement les coûts de fabrication et d'équipement;

### ***Problème du "dernier kilomètre"***

16. estime que lorsqu'une ligne est équipée avec l'ERTMS, le système doit être complet, réalisé sans interruption de quai à quai et de centre de fret à centre de fret et jusqu'à la frontière du pays ou au port destinataire dans ce pays; est par ailleurs d'avis qu'un soutien financier de l'Union doit être exclu lorsque ce critère n'est pas respecté et invite instamment la Commission à exercer un contrôle strict en la matière;
17. demande que l'intégration du mode d'application Limited Supervision soit rapidement analysée pour vérifier s'il permettra de remplacer divers systèmes nationaux par l'ETCS ou de les combiner; observe, en outre, qu'il devra être vérifié si des lacunes peuvent être comblées à moindre coût grâce à Limited Supervision, notamment aux intersections;
18. estime que l'Agence ferroviaire européenne, en concertation avec les ministères nationaux des transports, doit veiller à ce qu'à l'avenir, les nouvelles locomotives ne soient agréées que si elles sont équipées ou pré-équipées, outre le système national de signalisation, de l'ERTMS;
19. attire l'attention sur le fait qu'à l'heure actuelle, des variantes nationales de l'ETCS sont utilisées sur des lignes à grande vitesse/grande capacité (par exemple Rome-Naples, Madrid-Lleida, Berne-Olten); observe, en revanche, que l'utilisation de ce système pose problème dans le secteur ferroviaire conventionnel (transport de marchandises et de passagers) et plus particulièrement dans le transport transfrontalier; juge toujours nécessaire d'approfondir et d'améliorer sa mise en œuvre afin de surmonter les problèmes qu'elle pose actuellement; maintient que pour des fonctions clé telles que les passages à niveau avec barrières, les courbes de freinage paramétrisées, *Radio Infill* tel que déjà prévu dans la norme 2.3.0 ainsi que le mode d'application *Limited Supervision*, des solutions doivent être trouvées de toute urgence;
20. observe que la liaison ferroviaire rapide Paris-est de la France-sud ouest de l'Allemagne, de même que le corridor nord-sud Rotterdam-Gênes, ne peut pas encore être intégralement employé avec l'ERTMS, et demande donc à tous les intéressés de combler au plus vite ces lacunes;
21. juge indispensable que les entreprises ferroviaires, l'industrie ferroviaire et l'Agence ferroviaire européenne élaborent de concert la norme de l'avenir et que l'Union définisse la

migration pour tous de manière contraignante; considère qu'il convient d'éviter les initiatives nationales indépendantes en vue de poursuivre le développement du système, afin que les vingt systèmes différents existants ne soient pas remplacés par vingt systèmes incompatibles sur la base de l'ERTMS; demande à l'AFE que la future norme utilisée dans l'espace européen soit globalement au moins équivalente au niveau de sécurité actuellement en vigueur dans les États membres;

22. est conscient du fait que les États membres et les entreprises ferroviaires sont loin d'en être au même point en ce qui concerne la nécessité d'investir, leurs systèmes nationaux de signalisation et la "phase du marché" dans laquelle ils se trouvent; estime néanmoins que ces différences sont inévitables dans l'Union et ne forment pas un argument s'opposant à l'ERTMS;

### ***Financement***

23. est d'avis, vu la dimension européenne du projet, qu'il est à la fois justifié et nécessaire de prévoir un financement de l'Union, que ce soit sur le budget des réseaux transeuropéens de transport ou sur celui du Fonds de cohésion par les États membres qui en bénéficient, pour le déploiement de l'ERTMS; estime que les coûts doivent être répartis de manière équitable entre États membres, Union européenne, entreprises ferroviaires et industrie ferroviaire; demande par conséquent aux États membres d'accorder la priorité à l'ERTMS dans les décisions qu'ils prendront au cours des années à venir en matière de transports et de budget;
24. maintient, par conséquent, que les dispositions nécessaires devraient être incorporées dans la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie et modifiant le règlement (CE) n° 2236/95 du Conseil (COM(2004)0475 - 2004/0154(COD)), que le Parlement a examinée en première lecture<sup>1</sup> le 26 octobre 2005;
25. appuie, dans ce contexte, la proposition adoptée par le Parlement en première lecture et visant à ce que les investissements dans l'ERTMS soient considérés comme des investissements en faveur des infrastructures dans le cadre du règlement; est par ailleurs d'avis qu'un taux de subvention maximal de 50 % doit être défini pour le soutien communautaire de l'ERTMS au moins dans les régions transfrontalières;
26. estime que la concentration du financement sur les principaux corridors, notamment ceux qui ont été étudiés par le coordinateur européen, se justifie non seulement pour les raisons techniques présentées ci-dessus, mais également en raison des crédits budgétaires limités; juge que ce soutien doit inclure des incitations adéquates pour le matériel roulant au cours des premières années, s'agissant du développement de prototypes, de l'équipement en série et de la conversion de matériel roulant;
27. suggère d'envisager un soutien dégressif, afin d'accélérer le processus de migration; estime que les entreprises ferroviaires optant à un stade précoce pour le déploiement de l'ERTMS doivent bénéficier d'un soutien plus élevé que celles qui y viennent plus tard, car les premières assument un risque plus élevé au niveau de l'investissement, sans pouvoir, dans un premier temps, tirer profit du nouveau système;

---

<sup>1</sup> Textes adoptés de cette date, P6\_TA(2005)0403.

28. demande à la Commission et aux États membres de mener une réflexion approfondie sur les possibilités de soutenir des contrats de leasing en ce qui concerne le matériel roulant, ce qui permettrait de réduire les coûts initiaux élevés et, partant, de faciliter l'accès au marché pour les petites et moyennes entreprises;
29. est d'avis que l'Union européenne doit soutenir l'ERTMS en ayant recours aux crédits budgétaires afférents au RTE-T, au développement régional et à la cohésion ainsi qu'aux crédits destinés à la recherche;
30. estime que l'Union européenne doit subordonner le financement d'infrastructures ferroviaires par des fonds communautaires, tels que les crédits budgétaires destinés au RTE-T et à la cohésion, à l'installation obligatoire de l'ERTMS;
31. insiste sur le fait qu'il attend du secteur ferroviaire qu'il tienne dûment compte, lors du déploiement de l'ERTMS, des intérêts sociaux et professionnels des employés et qu'il développe en ce sens des programmes de qualification et de formation professionnelle; s'attend à ce que le déploiement de l'ERTMS signifie pour le rail à moyen terme la préservation d'emplois, d'une part en raison du potentiel d'exportation, d'autre part en raison de plus grandes parts de marché escomptées pour le rail;
32. reconnaît, enfin, que l'ERTMS peut apporter une contribution importante à l'efficacité et à l'attractivité du transport ferroviaire européen, notamment du transport de marchandises longue distance; souligne néanmoins qu'outre l'ERTMS, plusieurs autres initiatives d'harmonisation peuvent être prises pour améliorer à relativement court terme l'efficacité du transport ferroviaire international; invite le coordinateur européen de l'ERTMS et la future Agence RTE à étudier également la possibilité d'harmoniser par exemple la longueur des trains, la charge par essieu ou le gabarit de chargement; estime que l'impact financier de ces projets serait sans doute relativement limité, mais que le résultat, en termes d'efficacité, serait significatif;

0  
0 0

33. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission.