Déploiement du système européen de signalisation ferroviaire ERTMS/ETCS

2005/2168(INI) - 02/05/2006

La commission a adopté le rapport d'initiative rédigé par Michael CRAMER (Verts/ALE, DE) en réponse à la communication de la Commission sur le déploiement du système européen de signalisation ferroviaire ERTMS/ETCS. Le rapport stipule que le déploiement de l'ERTMS représente «un projet économique d'envergure européen et transfrontalier» et que les avancées vers un système uniforme de protection des trains et de signalisation peuvent jouer un rôle important dans la stratégie visant à diminuer le trafic routier et à déplacer les flux de transports vers le rail.

La commission reconnaît que l'ERTMS est supérieur aux système nationaux car il devrait être moins coûteux aux niveaux achat et entretien, plus sûr à toutes les vitesses et pouvoir très fréquemment augmenter considérablement la capacité de la ligne. Grâce à la technologie utilisée, le secteur ferroviaire a «une chance sans précédent» d'exploiter les avantages de la technologie numérique et de gagner en compétitivité par rapport aux autres moyens de transport. Les députés européens ajoutent qu'une coexistence, pendant plusieurs décennies, des anciens systèmes et de l'ERTMS «n'est pas souhaitable» et qu'il importe d'abréger la phase de migration autant que faire se peut. La Commission est invitée à consulter l'Agence ferroviaire européenne (ERA), les États membres et l'industrie dans le but de présenter dans les meilleurs délais un «ERTMS master plan» contraignant.

Concernant la question des priorités, le rapport stipule qu'il est capital, pour la réussite de l'ERTMS, d'équiper «sans délai et sans exception» les six corridors étudiés (Rotterdam-Gênes, Naples-Berlin-Stockholm, Anvers-Bâle-Lyon, Séville-Lyon-Turin-Trieste-Ljubljana, Dresde-Prague-Brno-Vienne-Budapest et Duisbourg-Berlin-Varsovie) ainsi que les trains qui les emploient de l'ERTMS et qu'il faut concentrer les investissements dans ces corridors. Les députés européens stipulent également qu'un soutien financier doit être exclu tant que la ligne n'est pas complètement équipée de l'ERTMS, à savoir que l'équipement doit s'étendre «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».

Concernant le financement, la commission affirme qu'il est à la fois «justifié et nécessaire» de prévoir un financement de l'UE, que ce soit sur le budget des réseaux transeuropéens de transport, du Fonds de développement régional, du Fonds de cohésion ou sur les crédits communautaires affectés à la recherche, pour le déploiement de l'ERTMS. Elle souligne que les coûts doivent être répartis de manière équitable entre États membres, UE, entreprises ferroviaires et industrie ferroviaire et demande 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. Enfin, le rapport stipule que les dispositions nécessaires devraient être incorporées dans la proposition de règlement déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport.