Déploiement du système européen de signalisation ferroviaire ERTMS/ETCS

2005/2168(INI) - 15/06/2006 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 527 voix pour, 13 contre et 8 abstentions, le rapport d'initiative de Michaël **CRAMER** (Verts-ALE, DE) en réponse à la communication de la Commission sur l'introduction du système européen de signalisation ferroviaire, ERTMS/ETCS.

Sur un plan général, le Parlement reconnaît que l'ERMTS 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. Les députés observent 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. Les députés sont par ailleurs conscients 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'abréger autant que faire se peut la phase de migration. Ils estiment, 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. La Commission est ainsi invitée, en concertation avec l'Agence ferroviaire européenne, les États membres et l'industrie, à présenter dans les meilleurs délais un "plan directeur ERTMS" contraignant.

S'agissant des **priorités,** les députés jugent 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-Brno-Vienne-Budapest, F: Duisbourg-Berlin-Varsovie) ainsi que les trains qui les emploient. Si l'on veut atteindre la masse critique nécessaire, les députés estiment qu'il faut 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. Ils sont par ailleurs d'avis qu'à la suite du dernier élargissement de l'Union européenne, en 2004, l'attention doit se porter sur les relations est-ouest. En outre, 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. Les députés considèrent qu'un soutien financier de l'Union doit être exclu lorsque ce critère n'est pas respecté et invitent instamment la Commission à exercer un contrôle strict en la matière.

Enfin en ce qui concerne le **financement**, le Parlement 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. Il estime que les coûts doivent être répartis de manière équitable entre États membres, Union européenne, entreprises ferroviaires et industrie ferroviaire et demande par conséquent aux États membres d'accorder la priorité a l'ERTMS dans les décisions qu'ils prendront au cours des années à venir en matière de transports et de budget. En conséquence, le Parlement maintient 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 2236/95/CE du Conseil que le Parlement a examinée en première lecture le 26 octobre 2005.