Informations de base

2005/2168(INI) INI - Procédure d'initiative	Procédure terminée
Déploiement du système européen de signalisation ferroviaire ERTMS /ETCS **Subject** 3.20.02 Transport ferroviaire de personnes et de marchandises	

Acteurs principaux

Parlement européen	**Commission au fond**	**Rapporteur(e)**	**Date de nomination**
	TRAN Transports et tourisme	CRAMER Michael (Verts /ALE)	12/09/2005

Commission européenne	**DG de la Commission**	**Commissaire**
	Energie et transports	

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
04/07/2005	Publication du document de base non-législatif	COM(2005)0298	Résumé
29/09/2005	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
02/05/2006	Vote en commission		Résumé
16/05/2006	Dépôt du rapport de la commission	A6-0183/2006	
14/06/2006	Débat en plénière		
15/06/2006	Décision du Parlement	T6-0275/2006	Résumé
15/06/2006	Résultat du vote au parlement		
15/06/2006	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques

Référence de la procédure	2005/2168(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Rapport d'initiative

Base juridique	Règlement du Parlement EP 55
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/6/30189

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE367.978	07/02/2006	
Amendements déposés en commission		PE370.141	24/03/2006	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A6-0183/2006	16/05/2006	
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T6-0275/2006	15/06/2006	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base non législatif	COM(2005)0298	04/07/2005	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2006)3311	01/08/2006	

Déploiement du système européen de signalisation ferroviaire ERTMS /ETCS

2005/2168(INI) - 04/07/2005 - Document de base non législatif

OBJECTIF : présenter une stratégie pour déployer le système européen harmonisé de signalisation ferroviaire - ERTMS, « European Rail Traffic Management System » / ETCS European Train Control System - sur les grands axes prioritaires du réseau transeuropéen.

CONTEXTE : les barrières techniques aux échanges et à l'interopérabilité des trains - c'est à dire à leur capacité de rouler indistinctement sur n' importe quelle section du réseau - constituent encore un facteur nuisant à la compétitivité du secteur ferroviaire. Plus de vingt systèmes de signalisation et de contrôle des vitesses coexistent aujourd'hui en Europe ce qui entraîne des surcoûts, des risques accrus de panne et complique la tâche des conducteurs qui doivent connaître chaque système. Ces barrières techniques handicapent le développement du transport ferroviaire à l' échelle européenne, alors que, dans le même temps, le transport routier profite de l'absence de telles barrières pour assurer son développement.

La suppression de ces barrières s'inscrit pleinement dans le cadre de la stratégie de Lisbonne car elle permettra d'accroître la compétitivité et le dynamisme du secteur ferroviaire, de favoriser l'intégration des marchés des services ferroviaires de fret et de voyageurs et de stimuler le marché européen des équipements ferroviaires. Le fait de disposer d'un standard européen qui sera déployé assez rapidement à l'échelle européenne, dans un contexte de libre concurrence entre les industriels ferroviaires, conférera à ces derniers un avantage compétitif lors de l'exportation de leurs produits en dehors de l'Union. Ceci contribuera à faire baisser les prix au sein de l'Union Européenne.

CONTENU : la présente communication reprend les principaux enjeux liés à l'harmonisation de la signalisation ferroviaire, ses coûts et ses bénéfices pour les différents acteurs, et présente la stratégie de la Commission pour y parvenir. Elle montre en particulier comment le déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire, l'ERTMS (European Rail Trafic Management System) constitue un grand projet industriel européen tout comme l'est Galileo dans le domaine de la navigation satellitaire. L'ERTMS est en outre une composante essentielle des projets ferroviaires prioritaires communautaires et les investissements liés à l'équipement en ERTMS d'environ 20% du réseau transeuropéen et du matériel roulant pourraient atteindre 5 milliards d'euros sur la période 2007-2016.

La Commission considère que le déploiement rapide et coordonné d'ERTMS sur une partie stratégique du réseau ferroviaire transeuropéen aura un effet boule de neige qui permettra d'arriver rapidement à une situation où l'utilisation d'ERTMS sera la règle sur l'ensemble du réseau transeuropéen. Afin d'accélérer et mieux coordonner ce déploiement, la communication montre comment les ressources financières disponibles dans le cadre des instruments financiers existants pourront être mobilisées, en particulier en faveur des premiers gestionnaires d'infrastructure et des

premières entreprises ferroviaires qui s'engageront dans la voie de l'ERTMS. Parallèlement, la Commission veillera à ce que les spécifications d' interopérabilité soient strictement respectées dans les projets qu'elle finance. La Commission demande au Parlement européen et au Conseil de soutenir les orientations contenues dans la présente communication.

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.