



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 04.07.2005
COM(2005) 298 final

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION
AU PARLEMENT EUROPEEN ET AU CONSEIL**

sur le déploiement du système européen de signalisation ferroviaire ERTMS/ETCS

[SEC(2005) 903]

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN ET AU CONSEIL

sur le déploiement du système européen de signalisation ferroviaire ERTMS/ETCS

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

1. INTRODUCTION

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.

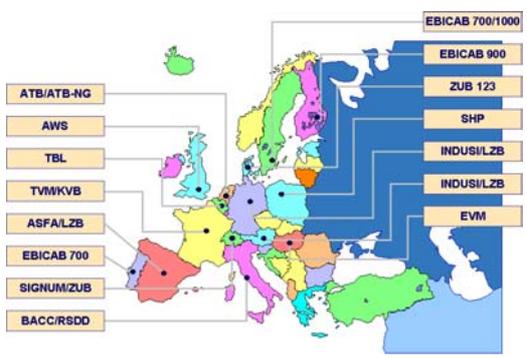
Ainsi, plus de vingt systèmes de signalisation et de contrôle des vitesses coexistent aujourd'hui en Europe. Le train Thalys, qui assure notamment la liaison entre Paris et Bruxelles, doit être équipé de sept systèmes de signalisation et de contrôle des vitesses différents ce qui entraîne des surcoûts, 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. La diminution des coûts et l'augmentation de la qualité du transport ferroviaire sont également des facteurs soutenant la croissance de l'ensemble de l'économie et entretenant la dynamique du marché intérieur.

Cette 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 Traffic 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.

2. LA SIGNALISATION : UN OBSTACLE A L'INTEGRATION DE L'ESPACE FERROVIAIRE

2.1. L'importance d'un système de signalisation harmonisé en Europe

	<p>Actuellement, plus d'une vingtaine de systèmes de signalisation différents coexistent en Europe. Ces systèmes, développés en général à l'échelle d'un réseau national, sont très hétérogènes en ce qui concerne les performances -optimisation de la distance entre les trains et donc de la capacité des lignes- et le niveau de sécurité. Les coûts élevés des systèmes existants contribuent à expliquer qu'une partie du réseau ne soit d'ailleurs pas encore équipée de systèmes de contrôle des vitesses.</p>
---	--

Des accidents meurtriers liés à la signalisation

Une collision survenue par temps de brouillard près de Bologne en Italie le 7 janvier 2005 a fait dix-sept victimes. Cet accident fait suite à une série de collisions survenues au cours des dernières années en Europe, notamment près d'Albacete en Espagne (dix-neuf personnes tuées en juin 2003), à Pérot en Belgique (8 morts en mars 2001) et à Londres au Royaume Uni (31 personnes tuées en octobre 1999). Même si toutes les enquêtes ne sont pas closes, il semble bien qu'un système de signalisation performant incluant un contrôle automatique de la vitesse des trains aurait pu contribuer à éviter de tels accidents et ainsi améliorer encore le niveau de sécurité du chemin de fer qui est déjà, par ailleurs, bien supérieur à celui du transport routier.

Les locomotives capables de franchir les frontières doivent, aujourd'hui encore, être équipées de multiples systèmes embarqués capables de traiter les informations envoyées par les différents systèmes au sol. Une fois la locomotive conçue, il est d'ailleurs extrêmement coûteux et parfois impossible, de rajouter encore de nouveaux systèmes à bord. Pour cette raison, dans la plupart des cas, les trains doivent encore s'arrêter à la première gare frontière pour changer de locomotive.

Dans ce contexte, le déploiement du système européen de gestion de trafic, l'ERTMS, développé tout d'abord au début des années 1990 grâce aux programmes cadres communautaires de recherche puis ensuite soutenu dans le cadre des fonds disponibles pour les réseaux transeuropéens représente une avancée considérable pour le développement de l'interopérabilité et de la sécurité des réseaux.

L'importance du déploiement de l'ERTMS en tant que priorité des réseaux transeuropéens a ainsi été soulignée à maintes reprises, notamment dans la proposition de règlement déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens¹.

Dérivée des dispositions du traité relatives aux réseaux transeuropéens (titre XV articles 154, 155 et 156), la directive 96/48/CE fixe un cadre légal imposant

¹ COM(2004) 475 final.

notamment depuis novembre 2002 l'utilisation d'ERTMS sur toute nouvelle ligne à grande vitesse du réseau transeuropéen ou lors d'un renouvellement de la signalisation. Pour le rail conventionnel, des exigences similaires deviendront effectives six mois après l'entrée en vigueur d'une décision relative aux Spécifications Techniques d'Interopérabilité² adoptées dans le cadre de la directive 2001/16/CE. L'utilisation d'ERTMS sera en particulier obligatoire³ pour toute nouvelle installation ou renouvellement de la signalisation sur les projets prioritaires référencés dans la Décision 884/2004/EC.

Ces Spécifications Techniques d'Interopérabilité ont été soumises à différentes consultations des usagers et des partenaires sociaux qui sont favorables au développement et au déploiement du système ERTMS.

2.2. Le système européen de gestion de trafic, l'ERTMS

Ce système présente aujourd'hui deux composantes de base :

- le GSM-R basé sur le standard GSM mais utilisant des fréquences différentes propres au Rail ainsi que certaines fonctions avancées. Il s'agit du système radio utilisé pour échanger des informations (voix et données) entre le sol et le bord;
- l'ETCS⁴, le système européen de contrôle des trains, qui permet non seulement de transmettre au conducteur du train les informations relatives à la vitesse permise, mais encore de contrôler en permanence qu'il respecte ces indications.

² Un accord en comitologie a été obtenu sur ces Spécifications Techniques d'Interopérabilité et leur adoption par la Commission devrait intervenir prochainement.

³ Cependant des dérogations sont possibles, notamment pour les projets se trouvant à un stade avancé de développement lors de la publication des Spécifications Techniques d'Interopérabilité.

⁴ European Train Control System.

Les trois « niveaux » du système ETCS

Avec ETCS, le sol transmet au train des informations lui permettant de calculer en permanence sa vitesse maximale permise. Sur des lignes où il existe une signalisation latérale (feux et panneaux de signalisation permettant au conducteur de connaître la vitesse permise), ces informations peuvent être transmises par des balises standards (Eurobalises) positionnées le long de la voie. On parle alors de ETCS niveau 1.

Les informations peuvent aussi être transmises par radio (GSM-R), on parle alors d'ETCS niveau 2 et il n'est plus nécessaire de maintenir les signaux latéraux ce qui permet des économies substantielles en investissement et en maintenance. La détection de la position des trains continue de s'effectuer au sol. Un train ETCS, s'il est équipé de la radio GSM-R, peut rouler indistinctement sur les lignes de niveau 1 et 2.

Enfin, au niveau 3, les trains doivent pouvoir envoyer eux-mêmes leur position exacte ce qui permet notamment d'optimiser la capacité des lignes et de réduire encore les équipements au sol.

Dans tous les niveaux, un ordinateur à bord du train, l'Eurocab, compare la vitesse du train avec la vitesse maximale permise et freine automatiquement le train en cas de dépassement.

3. LE DEPLOIEMENT DU GSM-R

Les Etats Membres remplacent actuellement leurs systèmes de radio, rendus obsolètes par l'avènement de technologies numériques telles que le GSM, par le système GSM-R. Cette mutation s'effectue rapidement dans presque toute l'Europe. En effet, étant basé sur les standards du GSM public, ce système offre une qualité et un coût qui ne peuvent être atteints par les anciens systèmes développés généralement à une échelle nationale.

Le déploiement du GSM-R doit cependant être accompagné au niveau communautaire afin d'assurer une cohérence entre les stratégies de déploiement nationales, une continuité de services et afin d'éviter des « trous » dans le réseau transeuropéen. Le déploiement du GSM-R reste en particulier une priorité stratégique dans la majorité des nouveaux Etats Membres.

Plus techniquement, il faut également continuer à veiller à l'interopérabilité des applications développées par différents constructeurs, en particulier afin d'assurer que le passage des trains aux frontières ne soit pas perturbé par le changement d'opérateurs de télécommunication mobile.

4. LE DEPLOIEMENT DE L'ETCS

Le déploiement de l'ETCS s'effectue moins rapidement que celui du GSM-R. Il s'agit en effet d'un système développé spécifiquement pour le secteur ferroviaire et

qui n'a donc pas pu bénéficier dans une aussi large mesure que le GSM-R de standards développés pour d'autres domaines.

Ainsi, la phase de développement, qui a tout d'abord été soutenue par les fonds communautaires des programmes cadre de recherche dans le milieu des années 90 pour ensuite bénéficier des fonds des réseaux transeuropéens dans les phases de test et de pré-série n'a abouti que plus tardivement sur des spécifications stables.

Maintenant que les spécifications sont stables et que les produits ont été testés, l'ETCS semble incontournable lors des renouvellements des équipements de signalisation. Le caractère obsolète des systèmes de signalisation traditionnels, leurs coûts élevés, notamment en terme de maintenance, et leur incompatibilité font que tous les acteurs du secteur reconnaissent que l'ETCS est la seule solution d'avenir pour la signalisation ferroviaire des réseaux transeuropéens.

Le coût de la multiplication des systèmes embarqués : le cas du Thalys

Les rames Thalys du type PBKA qui assurent la liaison Paris-Bruxelles-Cologne et Amsterdam, sont dotées de 7 types de signalisation. Divers facteurs, dont les contraintes liées à la présence de différents systèmes et le caractère « non-standard » de rames produites en série limitée pour une liaison spécifique, entraînent un surcoût de 60% du prix de chaque rame. En outre, dans la cabine de conduite, il doit y avoir un écran pour chacun des systèmes de signalisation.

4.1. Les obstacles au déploiement de l'ETCS

Le déploiement d'ETCS nécessite l'installation d'un « module » ETCS à bord des locomotives et requiert que le sol utilise également le « format ETCS » pour envoyer au train les informations lui permettant en permanence de calculer sa vitesse maximale permise. Comme il est impossible d'installer simultanément à bord de tous les trains le système ETCS et que, parallèlement, l'ensemble du réseau ne peut migrer instantanément de l'ancien système de signalisation vers le nouveau, la coexistence d'au moins un ancien système et de l'ETCS à bord et/ou au sol est souvent inévitable.

Lors d'un projet tel que la rénovation ou la prolongation d'une ligne, un grand nombre d'engins moteurs sera amené à circuler sur la ligne. Limiter l'accès de la ligne aux trains équipés du système ETCS est souvent considéré comme contraignant et économiquement inacceptable tant que le nombre de trains équipés reste faible. De plus, pour parvenir jusqu'à la partie de ligne prolongée ou rénovée, les engins moteurs doivent, pour le moment, de toute façon être équipés de l'ancien système.

Ainsi, dans le cas de l'aménagement d'une ligne existante, une analyse effectuée isolément et ne prenant pas en compte les bénéfices liés à l'interopérabilité et les effets sur l'ensemble du réseau risque de ne pas être favorable à l'utilisation du système ETCS puisque, de toute façon, il faudra maintenir l'ancien système au sol pendant une période transitoire plus ou moins longue.

Cependant, si la mise en place de la nouvelle signalisation européenne n'est pas intégrée lors de la construction de la ligne ou lors de grands travaux de rénovation, l'installation postérieure de cette nouvelle signalisation européenne sera beaucoup plus difficile car elle devra être effectuée sur une ligne déjà en service, ce qui entraîne un surcoût qui dépend des cas de figure mais qui peut atteindre 80%.

De même, tant qu'une partie substantielle du réseau n'est pas équipée en ETCS, ETCS peut parfois être considéré par les entreprises ferroviaires comme un système supplémentaire qui n'est pas absolument nécessaire dans l'immédiat car la majeure partie des lignes devra, pour une période transitoire, continuer à être équipée d'un ou plusieurs systèmes traditionnels.

Cependant, si la mise en place de l'ETCS n'est pas intégrée dès la conception de l'engin moteur, le coût d'une installation ultérieure à bord sera beaucoup plus important (de l'ordre d'un facteur 3).

La longue durée de vie des équipements de signalisation : un obstacle au déploiement rapide de l'ETCS.

Même si ETCS était, dès aujourd'hui, systématiquement utilisé sur les lignes et matériels roulant neufs, la longue durée de vie des équipements de signalisation au sol et des engins moteurs, qui dépasse généralement vingt ans, ferait que la majeure partie du réseau transeuropéen ne serait pas encore équipée en ETCS d'ici à dix ans. En supposant un taux de renouvellement de 2,5% par an, ce n'est que dans vingt ans que la moitié du réseau serait équipée. La plupart des locomotives construites en 2025 devraient donc encore être équipées de systèmes nationaux, souvent considérés déjà aujourd'hui comme obsolètes.

Le cadre législatif qui impose l'ETCS sur les nouveaux équipements de signalisation des lignes et des matériels roulant du réseau à grande vitesse et fixera des obligations similaires pour les projets prioritaires du réseau conventionnel n'est pas à lui seul capable d'assurer d'ici dix à douze ans la constitution d'un véritable réseau sur lequel des trains équipés du seul système ETCS pourrait circuler.

En effet, si le déploiement ne s'effectuait que lorsque ceci est imposé par la législation, les coûts seraient certes moins importants, car effectués lors de travaux de renouvellement, mais il ne conduirait qu'à long terme à un véritable réseau connexe. Les premières entreprises et les premiers réseaux à s'équiper se verraient particulièrement désavantagés car devraient « subir » les coûts du double équipement pendant plus longtemps.

4.2. Les principaux bénéfices du déploiement de l'ETCS

Le système ETCS s'inscrit dans une stratégie visant à revitaliser le secteur ferroviaire. ETCS facilitera notamment l'essor du trafic ferroviaire international, tant pour les marchandises que pour les voyageurs en contribuant à permettre aux locomotives de franchir plus facilement les frontières. Les enjeux, notamment en terme de réduction de coûts externes tels que pollution, bruit, sécurité ou congestion sont colossaux et tout élément contribuant à rééquilibrer la part des différents modes de transport permet de réduire ces coûts.

Même s'il est difficile de faire des analyses globales, dans la mesure où il existe différentes stratégies de mise en œuvre de l'ETCS au sol et que chaque système existant présente des coûts et des performances propres, il est généralement reconnu que les coûts de l'ETCS, utilisé seul, sont sensiblement moins élevés que ceux des systèmes conventionnels. De plus, comme ceux-ci sont souvent anciens et obsolètes, leurs coûts de maintenance augmentent très rapidement.

A bord des trains, le coût de l'ETCS est équivalent à celui des systèmes existants, mais, actuellement, au moins un système de signalisation doit être installé à bord des locomotives par pays que devra traverser un train. Le conducteur, quand il n'est pas changé à la frontière, doit connaître chacun de ces systèmes. Avoir un seul système réduira donc la complexité des engins tout en simplifiant les opérations et la maintenance. Le facteur humain en général et les implications de ce nouveau système sur les conducteurs de train en particulier ont été prises en compte dès le stade des spécifications du système ce qui a facilité son acceptation.

De plus, 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, confèrera 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.

ETCS : un marché à l'exportation

Un constructeur a remporté au printemps 2004 un contrat d'environ 32 millions d'euros pour l'équipement en ETCS de 414 trains et de 760 kilomètres de lignes en Corée. Ce contrat fait suite à un autre passé avec Taiwan concernant 756 trains et 1200 kilomètres. L'Inde et la Chine viennent également de passer des commandes substantielles.

L'ETCS permettra d'apporter aux lignes secondaires un système de signalisation offrant un niveau de sécurité au moins équivalent à celui des systèmes utilisés actuellement sur les lignes à grande vitesse.

Selon l'UNIFE⁵, en terme d'utilisation des infrastructures (nombre de trains par heure) ETCS sera équivalent aux systèmes actuels les plus performants et apportera ainsi un gain de capacité de 2 à 15% et pouvant même atteindre 20% par rapport aux systèmes existants les moins performants. Dans les cas où l'accroissement de la capacité sera significatif, des mesures appropriées devront être adoptées pour éviter que cela n'engendre des nuisances, notamment à l'environnement.

4.3. Une stratégie de migration rapide et coordonnée

En conséquence, si, lors d'un projet d'aménagement d'une ligne ferroviaire existante ou de construction d'une ligne nouvelle, le système européen ETCS n'est pas mis en place, l'interopérabilité sur la ligne sera rendue plus difficile pendant toute la durée de vie des équipements. Le problème se pose dans les mêmes termes pour les équipements embarqués.

⁵ L'Union des Industries Ferroviaires Européennes.

Tant qu'un véritable réseau ETCS n'a pas été créé et tant qu'un nombre significatif d'engins moteurs n'est pas équipé en ETCS, le sol et le bord doivent continuer à être équipés avec les anciens systèmes ce qui représente un surcoût illustré par l'exemple du Thalys. De plus, au sol, ETCS ne pourra générer les économies liées à la suppression de certaines installations fixes, telles que la signalisation latérale, que lorsqu'une grande partie du matériel roulant sera équipée en ETCS.

Raccourcir la période de migration afin de constituer ce réseau ETCS et équiper un nombre suffisant d'engins moteurs sur une période de dix ou douze ans, parallèlement à la réalisation de grands corridors internationaux interopérables, permettrait donc de réduire substantiellement les coûts liés à la co-existence de divers systèmes. Cette stratégie permettrait également de tirer profit plus rapidement des bénéfices mentionnés précédemment.

Une telle stratégie de migration « rapide » et coordonnée est souhaitée par l'ensemble du secteur ferroviaire qui a adhéré à un Protocole d'Accord établissant les principes de bases d'une telle stratégie. Ce Protocole a été signé le 17 mars 2005 par le vice Président Barrot au nom de la Commission.

5. ETCS : VERS UNE MIGRATION RAPIDE ET COORDONNÉE

L'annexe technique à cette Communication montre comment cette stratégie de migration « rapide » a pour but d'atteindre une masse critique, c'est-à-dire une situation dans laquelle le nombre de lignes et de trains équipés en ETCS soit tel que l'équipement du reste des trains et des lignes devienne incontournable.

Cette stratégie de déploiement d'un nouveau standard européen permettra donc progressivement au secteur ferroviaire de s'affranchir de barrières techniques qui n'affectent pas ses concurrents. L'essentiel des bénéfices ne se fera sentir lorsqu'une masse critique sera atteinte et qu'on pourra, au sol, retirer les « vieux » équipements et, à bord, équiper les trains d'un seul système. Elle aura néanmoins un coût immédiat pour les différents acteurs.

Concrètement, l'annexe technique montre comment, selon les premières estimations, des investissements de l'ordre de 5 milliards permettront d'atteindre cette masse critique d'ici à fin 2016. La Commission propose de soutenir jusqu'à 50% des investissements, y compris ceux relatifs à l'adaptation du matériel roulant, pour soutenir ce projet dont la dimension communautaire est incontestable. Le soutien communautaire pourrait être dégressif dans le temps, afin d'accélérer la migration.

6. GARANTIR L'INTEROPÉRABILITÉ

La Commission propose donc qu'un effort financier substantiel soit consenti afin de promouvoir l'interopérabilité en général et le déploiement d'ETCS en particulier. Dans ce contexte, il convient donc de garantir que les fonds communautaires alloués par ailleurs au secteur, et notamment dans des projets d'infrastructure, ne vont pas à l'encontre de la réalisation d'un réseau transeuropéen interopérable.

Le respect des exigences d'interopérabilité

D'une manière générale, la Commission reçoit un grand nombre de bons projets à forte valeur ajoutée communautaire et il n'est pas possible de les financer tous. Dans ce contexte, des priorités sont à définir. Le non respect des spécifications techniques d'interopérabilité en général, et l'utilisation de systèmes de signalisations autres que l'ETCS en particulier, même lorsque justifié légalement, sera en principe considéré comme un facteur négatif lors des évaluations des différents projets.

Plus concrètement, dans les projets mettant en œuvre ETCS ou le GSM-R, il convient de garantir que les trains équipés d'un module ETCS et GSM-R d'un constructeur peuvent effectivement circuler sur un réseau équipé par un autre constructeur. Il convient également de s'assurer que tout a été étudié pour que le passage des frontières puisse se faire de manière optimale, y compris le passage rapide d'un réseau GSM-R à un autre.

Les industriels travaillent sur la base de spécifications communes, référencées notamment dans les Spécifications Techniques d'Interopérabilité⁶ (STI) qui ont été adoptées par la Commission en 2002 pour la grande vitesse et qui sont désormais stabilisées. Pour le rail conventionnel, la STI a fait l'objet d'une approbation par le Comité compétent le 23 novembre 2004 et sera adoptée prochainement par la Commission.

Bien évidemment, ces spécifications seront amenées à subir des ajustements afin, notamment, de tenir compte de l'évolution des technologies ou des éventuelles imprécisions qui pourraient être détectées lors des développements.

De telles imprécisions pourraient ainsi conduire au développement de logiciels incompatibles sur certains points. Afin de garantir l'interopérabilité, l'agence ferroviaire européenne sera chargée des modifications des spécifications. A ce titre, et conformément à son programme de travail, dès le deuxième semestre 2005, l'agence ferroviaire commencera à remplir progressivement son rôle d'autorité système tant pour l'ETCS que pour le GSM-R.

L'agence ferroviaire européenne : la gardienne des spécifications techniques

L'agence ferroviaire, installée à Lille/Valenciennes (France), devient progressivement opérationnelle. Elle a notamment la charge de la mise à jour des spécifications techniques d'interopérabilité.

Au-delà des spécifications, il convient également de garantir que les prototypes soient testés avant leur mise en service afin de vérifier qu'ils sont totalement conformes aux spécifications d'interopérabilité. Dans la pratique, l'utilisation de simulateurs d'environnement reconnus par l'ensemble du secteur semble indispensable pour l'évaluation de la conformité des équipements embarqués.

⁶ 2002/731/EC.

La validation du respect des exigences d'interopérabilité

Pour tout projet soutenu par des fonds communautaires et impliquant une mise en œuvre de l'ETCS ou du GSM-R, le paiement final sera subordonné à la démonstration du respect des spécifications d'interopérabilité. Cette démonstration devra notamment passer, pour les équipements embarqués, par des tests sur des simulateurs d'environnement en laboratoire et in situ. Pour les équipements au sol des discussions seront menées avec le secteur pour déterminer la manière de garantir que tout problème d'interopérabilité sera détecté au plus tôt. Une clause standard sera insérée dans les décisions individuelles de financement afin de subordonner le paiement final à la présentation d'un certificat attestant que des tests d'interopérabilité ont été passés avec succès.

Lorsqu'une ligne est aménagée en ETCS, tous les constructeurs de module ETCS bord, même si leurs locomotives ne sont pas immédiatement amenées à rouler sur cette ligne, doivent avoir la possibilité de tester qu'il n'y a pas de problème d'interopérabilité entre leur module bord et la solution technique choisie pour cette ligne.

7. ASSURER UN DÉPLOIEMENT COHÉRENT DU SYSTÈME ETCS

Souvent, pour un gestionnaire d'infrastructure, la décision d'installer ETCS sur une ligne ou sur une partie de son réseau dépend de la stratégie de son ou de ses voisins. Parallèlement, une entreprise ferroviaire ne s'engagera pas dans une stratégie de migration sans avoir certaines assurances sur la stratégie des gestionnaires des infrastructures qu'elle utilise. A son tour, la stratégie de migration des entreprises ferroviaires aura une influence notable sur la stratégie des gestionnaires d'infrastructure. La nécessité d'une coordination est donc évidente.

7.1. Le Protocole d'Accord entre la Commission et le secteur ferroviaire

Un Protocole d'Accord a été signé le 17 mars 2005 par la Commission et le secteur ferroviaire au sens large (à savoir les associations européennes d'industriels du secteur, des gestionnaires d'infrastructure et des entreprises ferroviaires) afin de promouvoir le déploiement cohérent et coordonné de l'ERTMS en général et de l'ETCS en particulier. Le secteur ferroviaire s'est notamment engagé à assister les Etats Membres dans la préparation des plans nationaux de déploiement de l'ERTMS et la Commission dans son travail de consolidation de ces plans nationaux en un plan européen. La Commission attend du secteur ferroviaire qu'il collabore pleinement à l'élaboration d'études afin de préciser en particulier les coûts liés à la migration vers ETCS sur les grands corridors du réseau transeuropéen.

7.2. Le coordonnateur européen

Dans ce contexte, il est apparu opportun de nommer un coordonnateur européen, une personnalité reconnue du monde ferroviaire, afin de faciliter le déploiement coordonné de l'ERTMS en général et du système de signalisation ETCS en particulier. Son rôle sera notamment de faciliter l'élaboration de plans de déploiement nationaux cohérents, économiquement viables et d'identifier tous problèmes dans la mise en œuvre de ces plans. Il facilitera également la mise en

œuvre du Protocole d'Accord mentionné précédemment et effectuera des propositions relatives aux modalités de financement des équipements ETCS à bord des trains. Il travaillera en étroite collaboration avec les autres coordonnateurs européens qui seront chargés des corridors pour lesquels des retards importants ou des difficultés de coordination sont apparues.

7.3. La formation et la certification des conducteurs

La Commission, dans le cadre du troisième paquet ferroviaire, a soumis le 3 mars 2004 au Conseil et au Parlement un projet de directive⁷ sur la certification des conducteurs de locomotives. Elaboré en consultation étroite avec le secteur et les partenaires sociaux, ce texte prévoit notamment que le conducteur dispose d'une certification, qui lui appartiendra, reconnaissant ses compétences générales et valables sur tout le territoire de la Communauté. Cette certification devra être complétée par une attestation délivrée par l'entreprise ferroviaire et reconnaissant la formation spécifique à la ligne parcourue, au matériel utilisé et aux procédures opérationnelles et de sécurité propres à cette entreprise.

La standardisation des matériels et des procédures qui sera facilitée par l'ETCS permettra, à terme, d'alléger la formation spécifique. De plus l'ERTMS permet déjà au conducteur d'afficher les informations utiles dans sa propre langue. L'objectif sera de standardiser la formation et de faire en sorte qu'on puisse assurer une plus grande mobilité et employabilité des conducteurs. L'Agence ferroviaire favorisera également les échanges de conducteurs et de formateurs entre les compagnies ferroviaires situées dans différents États membres.

8. CONCLUSIONS

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. Un tel déploiement rapide s'inscrit dans la logique de revitalisation du secteur ferroviaire qui passe par l'interopérabilité du réseau.

Afin d'accélérer et mieux coordonner ce déploiement, la présente 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.

⁷ COM(2004) 142 final du 3 mars 2004.