



Communiqué de presse

Luxembourg, le 3 octobre 2017

À l'échelle de l'UE, le déploiement du système de signalisation ferroviaire s'effectue encore de manière décousue, estiment les auditeurs.

Jusqu'à présent, le déploiement d'un système de signalisation ferroviaire au niveau de l'UE reste limité et décousu, selon un nouveau rapport de la Cour des comptes européenne. Pourtant, le concept n'est généralement pas remis en question par le secteur ferroviaire, selon les auditeurs. Ils ont constaté qu'un grand nombre de gestionnaires de l'infrastructure et d'entreprises ferroviaires sont réticents à l'idée d'investir dans le système du fait des dépenses que cela entraîne et de l'absence d'intérêt économique propre.

Le système européen de gestion du trafic ferroviaire est conçu pour remplacer les différents systèmes de signalisation ferroviaire existant à travers l'Europe par un système unique permettant aux trains de circuler de façon ininterrompue entre différents pays et favorisant la compétitivité du secteur ferroviaire. Afin d'aider les États membres à déployer ce système, une enveloppe de quelque 1,2 milliard d'euros a été allouée sur le budget de l'UE entre 2007 et 2013.

Les auditeurs ont cherché à déterminer si le système a été planifié, déployé et géré de façon satisfaisante, et si l'opération se justifiait sur le plan économique. Ils se sont rendus dans six États membres (le Danemark, l'Allemagne, l'Espagne, l'Italie, les Pays-Bas et la Pologne) traversés par les corridors du réseau où le système doit être déployé intégralement d'ici 2030.

Ils ont constaté que si le déploiement est encore limité, c'est en grande partie parce que de nombreux gestionnaires de l'infrastructure et de nombreuses entreprises ferroviaires sont réticents à l'idée d'investir dans les équipements nécessaires du fait des dépenses que cela entraîne et de l'absence de justification économique pour bon nombre d'entre eux. Même s'il était mieux géré et ciblé, le financement de l'UE ne pourrait couvrir qu'une partie du coût global du déploiement.

«La situation actuelle compromet non seulement la réalisation des objectifs chiffrés fixés pour 2030 en matière de déploiement et les investissements effectués jusqu'ici, mais également la création d'un espace ferroviaire unique, l'un des principaux objectifs stratégiques de la

L'objectif de ce communiqué de presse est de présenter les principaux messages du rapport spécial de la Cour des comptes européenne. Celui-ci est disponible dans son intégralité sur le site www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – Porte-parole T: +352 4398 47063

Damijan Fišer – Attaché de presse T: +352 4398 45410

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

E: press@eca.europa.eu

@EUAuditors eca.europa.eu

M: +352 691 55 30 63

M: +352 691 55 22 24

Commission européenne», a déclaré M. Ladislav Balko, le Membre de la Cour des comptes européenne responsable du rapport. «La compétitivité du transport ferroviaire par rapport au transport routier pourrait également s'en trouver affectée.»

Malgré la décision politique stratégique de déployer un système de signalisation unique dans l'ensemble de l'UE, aucune estimation globale des coûts n'a été effectuée afin de déterminer le montant du financement nécessaire et sa provenance. Le démantèlement des systèmes nationaux ne figurait pas parmi les obligations juridiques, lesquelles ne sont pas toujours conformes aux délais et aux priorités de la politique des transports de l'UE. Actuellement, le niveau de déploiement dans l'UE est faible.

Le système suppose des investissements coûteux, sans avantage immédiat pour ceux qui doivent les prendre à leur charge, estiment les auditeurs. Les problèmes de compatibilité entre les différentes versions installées, ainsi que la longueur des procédures de certification, limitent également l'intérêt économique des différentes parties prenantes.

Les auditeurs formulent un certain nombre de recommandations à l'intention de la Commission européenne, des États membres et de l'agence de l'Union européenne pour les chemins de fer concernant: l'évaluation des coûts du déploiement; le démantèlement des systèmes de signalisation nationaux; la nécessité d'une justification économique pour chacun des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires; la compatibilité et la stabilité du système; le rôle et les ressources de l'agence de l'Union européenne pour les chemins de fer; l'harmonisation, le suivi et l'exécution des plans nationaux de déploiement; l'utilisation d'une plus grande partie des fonds de l'UE destinés aux projets de signalisation ferroviaire et un meilleur ciblage des crédits de l'UE.

Remarques à l'intention des journalistes

Pour faire circuler des trains sur un réseau ferroviaire, il est nécessaire de disposer d'un système de signalisation afin de pouvoir gérer le trafic en toute sécurité et maintenir les trains à distance les uns des autres à tout moment. Or chaque pays d'Europe a défini ses propres spécifications techniques concernant les systèmes de signalisation, l'écartement des voies, les normes de sécurité et les normes électriques. Il existe actuellement, pour gérer le trafic ferroviaire à travers l'UE, une trentaine de systèmes de signalisation différents qui ne sont pas interopérables.

Afin de remédier à ce problème et de contribuer à la création d'un espace ferroviaire unique européen, l'industrie ferroviaire européenne a commencé à élaborer un système européen de contrôle-commande, de signalisation et de communication (l'ERTMS, *European Rail Traffic Management System*) à la fin des années 80 et au début des années 90, et la Commission européenne a soutenu la mise en place, en Europe, de ce système unique. L'objectif de l'ERTMS est de remplacer tous les systèmes de signalisation existant en Europe par un système unique afin de promouvoir l'interopérabilité des réseaux ferroviaires nationaux et le transport ferroviaire transfrontalier.

Le rapport spécial n° 13/2017 «Un système européen de gestion du trafic ferroviaire unique: ce choix politique se concrétisera-t-il un jour?» est disponible dans 23 langues de l'UE sur le site web de la Cour (www.eca.europa.eu).