

**DEPLOIEMENT DE L'ERTMS - NOUVEAU CONCEPT EUROPEEN DE SECURITE
FERROVIAIRE SUR LE CORRIDOR C « ANTWERPEN –BASEL / LYON ».**

LETTRE D'INTENTION

Monsieur **Renaat LANDUYT**, Ministre de la Mobilité de la Belgique,

Monsieur **Lucien LUX**, Ministre des Transports et de l'Environnement du Grand-Duché de Luxembourg,

Monsieur **Dominique PERBEN**, Ministre des Transports, de l'Equipeement, du Tourisme et de la Mer de la France,

Monsieur **Moritz LEUENBERGER**, Chef du Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication de la Suisse

prennent acte, avec satisfaction, de la volonté européenne de développer, de mettre en place et de soutenir le déploiement de l'ERTMS (soit le système interopérable de gestion du trafic ferroviaire composé des deux sous-systèmes ETCS – contrôle-commande et signalisation – et GSM-R – communication radio des chemins de fer).

Ils se félicitent des travaux engagés par les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires avec le soutien du Coordonnateur européen sur 6 corridors de fret , dont le corridor C « Antwerpen – Basel / Lyon », pour promouvoir la stratégie de migration européenne vers l'ERTMS.

Par la présente lettre d'intention, ils déclarent prendre les dispositions et les engagements suivants pour s'inscrire dans cette action prioritaire qu'ils soutiennent.

Contexte général.

Le corridor « Antwerpen – Basel / Lyon » est l'un des grands axes de fret en Europe. La branche en direction de Basel est longue de 648 km, celle en direction de Lyon de 792 km.

Sa position est stratégique puisqu'il relie l'un des plus grands ports européens, des pôles industriels et des grandes zones de marché. Il s'articule avec les autres corridors qui traversent

les Alpes (corridor A « Rotterdam – Genoa » et corridor D « Valencia – Lyon – Torino – Ljubljana »).

Son potentiel de croissance s'élève à 60 % à l'horizon 2020 pour atteindre ainsi un trafic de 16 millions de tonnes avec une part de marché stabilisée à 28 % sur la branche en direction de Basel et portée à 15 % sur la branche en direction de Lyon.

5 systèmes de signalisation cohabitent sur le corridor C. La généralisation de l'ERTMS, en tant que système commun de contrôle-commande, de signalisation et de communication radio, confortera la progression du trafic en contribuant à la fluidité et à la régularité des circulations.

Un scénario précis de migration vers l'ERTMS niveau 1 a donc été établi. Il s'étalera de 2008 à 2018 et sera réalisé par phases opérationnelles compatibles avec l'organisation des circulations des entreprises ferroviaires.

Cette migration se superpose aux systèmes existants afin de ménager aux entreprises ferroviaires une période de transition compatible avec le renouvellement du parc de matériel roulant.

Antécédents.

Les Ministres prennent particulièrement en considération les aspects suivants :

- Les spécifications techniques européennes pour les systèmes de contrôle-commande et de signalisation des trains sont développées dans le cadre des directives 96/48/CE (grande vitesse) et 2001/16/CE (rail conventionnel). En ce qui concerne le rail conventionnel en particulier, la spécification technique d'interopérabilité (STI) a fait l'objet de la décision de la Commission européenne du 28 mars 2006 (document C(2006)964 final) ; l'article 3 dispose que les Etats membres doivent établir un plan national de mise en œuvre de la STI conformément à l'article 7 de l'annexe.
- La Commission européenne et le secteur ferroviaire (industries, gestionnaires de l'infrastructure et entreprises ferroviaires) ont signé le 17 mars 2005 un protocole d'accord prévoyant d'élaborer une stratégie de déploiement de l'ERTMS afin de contribuer de façon active à l'établissement des schémas nationaux et européen.
- Dans sa communication du 4 juillet 2005 (document COM(2005)298 final), la Commission européenne a proposé une migration coordonnée vers l'ERTMS afin d'atteindre dès 2016 une masse critique de nature à stimuler les avantages du nouveau système. La Commission a également proposé de soutenir à hauteur de 50 % les investissements en ERTMS, tant pour l'infrastructure que pour le matériel roulant, et en privilégiant la continuité le long des corridors.
- Avec le soutien du Parlement européen et des Etats membres, la Commission européenne a nommé en juillet 2005 Monsieur Karel VINCK en qualité de Coordonnateur européen. Sa mission relative à la stratégie de déploiement de

l'ERTMS comporte le pilotage des études de corridors et doit conduire prioritairement à une recommandation relative au schéma de financement européen portant sur la période 2007 – 2013.

- Ils prennent acte de la déclaration de principe de la Commission européenne selon laquelle elle veillera à garantir que les engagements actuels des partenaires concernés resteront compatibles avec tout développement futur de la technologie. Ils apprécient le fait que l'Agence ferroviaire européenne (AFE) surveillera le respect de ce principe.
- Un groupe pluridisciplinaire, travaillant sous l'égide de la coordination européenne, a réuni des représentants des secteurs ferroviaires des quatre pays concernés (gestionnaires de l'infrastructure, entreprises ferroviaires et industrie). Il a mené à bien des travaux préliminaires qui ont permis de mettre en évidence les avantages du déploiement de l'ERTMS sur le corridor C (en particulier, le scénario précis précité de migration vers l'ERTMS niveau 1 portant sur la période 2008 – 2018) et la nécessité de prendre toute mesure d'optimisation connexe destinée à améliorer les circulations ferroviaires sur l'axe.

Engagement des Ministres.

Considérant ces antécédents et estimant que le déploiement de l'ERTMS constitue le meilleur fil conducteur pour améliorer l'interopérabilité et l'offre de service sur ce corridor trans-européen, les Ministres s'engagent à ce que tout soit mis en œuvre pour y implémenter rapidement le nouveau système.

Ils s'engagent également à poursuivre leur réflexion en commun pour étudier les prolongements possibles de cette première réalisation.

Dans ce but, ils décident de mettre en place une coordination durable.

A cet effet, les Ministres considèrent que :

- Le déploiement de l'ERTMS niveau 1 entre Antwerpen et Basel doit être achevé en 2013 et qu'il le soit entre Athus et Dijon en 2014 au plus tard. L'ensemble du corridor doit être équipé en 2018 au plus tard de manière à assurer une continuité d'équipement avec la section du corridor D en direction de Modane et de Torino.
- D'autres mesures d'exploitation et de construction de sillons internationaux ou d'investissements ponctuels destinés à assurer pleinement le potentiel de l'axe et à améliorer l'interopérabilité doivent être étudiées et mises en œuvre de façon concomitante.
- La possibilité d'appels d'offres conjoints doit être étudiée afin de réduire les coûts d'acquisition des équipements.
- Les demandes de financements européens pour le déploiement de l'ERTMS relatives au corridor C sur la période 2007 – 2013 doivent être élaborées de façon coordonnée et présentées comme les parties d'un même projet. Le taux de cofinancement

communautaire de 50 % pour les équipements ERTMS doit s'appliquer sur l'ensemble des sections du corridor situées sur le territoire de l'Union européenne.

- Les autorités nationales de sécurité doivent mettre en œuvre de façon concrète les modalités indispensables pour accélérer et harmoniser les procédures d'agrément.

Décision.

En conclusion :

- Les Ministres décident de mettre en place un **Comité exécutif** composé de leurs représentants afin d'assurer le pilotage de la mise en œuvre du projet. Le Comité associera à ses travaux les gestionnaires de l'infrastructure. La Commission européenne sera invitée à y participer. Le Comité pourra également associer en tant que de besoin l'Agence ferroviaire européenne (AFE) à ses travaux et lui demander, si nécessaire, un avis technique.

Le Comité exécutif consultera les autorités nationales de sécurité ainsi que les entreprises ferroviaires.

Il se réunira pour la première fois avant la fin juin 2006 dans le but d'établir son mandat de travail précis.

- Les gestionnaires de l'infrastructure créeront un **Comité de gestion** chargé de la gestion permanente et opérationnelle du projet. Le Comité de gestion désignera un chef de projet qui rapportera au Comité exécutif et qui lui soumettra les recommandations du Comité de gestion.

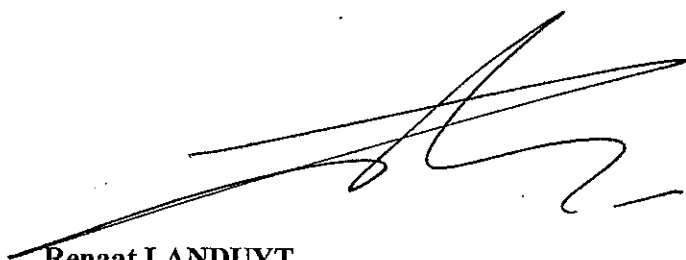
Il n'est pas exclu que ce Comité puisse prendre la forme d'un GEIE (Groupement européen d'intérêt économique).

En se fondant sur les travaux préliminaires déjà réalisés par le groupe pluridisciplinaire, les missions prioritaires du Comité de gestion consisteront à préparer un plan détaillé de déploiement de l'ERTMS, d'affiner les évaluations de coûts, de réaliser une analyse coûts-bénéfices du projet, de préparer et d'instruire des documents communs de consultation des fournisseurs et d'appels d'offres et de préparer les dossiers de demandes communes de financement européen. Les demandes pourront concerner l'infrastructure et les matériels roulants.

- Le Comité exécutif et le Comité de gestion définiront prioritairement, chacun en ce qui le concerne, les interfaces à mettre absolument en place avec les entreprises ferroviaires de façon à optimiser la répartition des investissements.
- Les Ministres prendront toutes les mesures pour mettre en place le financement nécessaire au déploiement de l'ERTMS sur les parties du corridor dans leur pays respectif, ceci dans le respect des limites nationales budgétaires et des règles européennes concernant les aides d'Etat et la concurrence.

- Les autorités nationales de sécurité responsables pour les autorisations de mise en service des équipements ERIMS, tant ceux de l'infrastructure que ceux du matériel roulant, présenteront avant la fin 2006 aux Ministres et au Coordonnateur européen un accord de coopération contenant des mesures pratiques pour rationaliser les procédures de certification et les autorisations de mise en service et toute mesure transfrontalière qui améliorerait la performance ferroviaire le long du corridor.

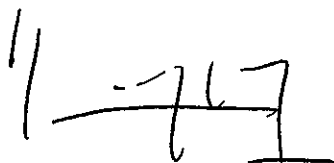
Fait à Luxembourg, le 9 juin 2006



Renaat LANDUYT
Ministre de la Mobilité de la Belgique



Lucien LUX
Ministre des Transports et de l'Environnement du Grand-Duché de Luxembourg



Dominique PERBEN
Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer de la France



Moritz LEUENBERGER
Chef du Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Énergie et de la Communication de la Suisse