

BIJZONDERE COMMISSIE
BELAST MET HET ONDERZOEK
NAAR DE VEILIGHEID VAN HET
SPOORWEGENNET IN BELGIË
NAAR AANLEIDING VAN HET
DRAMATISCH TREINONGEVAL IN
BUIZINGEN

van

WOENSDAG 21 APRIL 2010

Voormiddag

COMMISSION SPECIALE
CHARGÉE D'EXAMINER LES
CONDITIONS DE SECURITE DU
RAIL EN BELGIQUE A LA SUITE
DU DRAMATIQUE ACCIDENT
SURVENU A BUIZINGEN

du

MERCREDI 21 AVRIL 2010

Matin

La séance est ouverte à 10.11 heures et présidée par M. François Bellot.
De vergadering wordt geopend om 10.11 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

Audition de M. Enrico Grillo Pasquarelli, Directeur "Transports Terrestres" (Commission européenne - DG Move)
Hoorzitting met de heer Enrico Grillo Pasquarelli, Directeur "Transport te Land" (Europese Commissie - DG Move)

Le **président**: Mesdames et messieurs, une première communication: nous avons convenu de transmettre des questions complémentaires éventuelles à poser à la SNCB. Par conséquent, les questions qui nous sont parvenues seront communiquées aux experts qui les valideront en fonction de leur connaissance des dossiers. Elles seront transmises sauf si les experts considèrent que des précisions doivent être apportées ou qu'elles contiennent des contradictions.

Dans ce cas, nous réexaminerions les questions problématiques.

Nous recevons aujourd'hui les représentants de la Direction générale Mobilité et Transports de la Commission européenne, M. Enrico Grillo Pasquarelli, directeur ainsi que ses collègues et adjoints, auxquels je passe directement la parole. Vous distribuerez la parole en fonction des compétences de vos adjoints et de vos collaborateurs. Vous procéderez à un premier exposé. Je propose de donner ensuite la parole aux membres de la commission qui vous interrogeront sur différents sujets ayant trait à la sécurité du rail.

Enrico Grillo Pasquarelli: Monsieur le président, c'est un grand honneur et une grande responsabilité pour le représentant de la Commission européenne que je suis de participer aux travaux de cette commission. Avant de répondre aux questions techniques qui me seront sans doute posées, je voudrais – avec votre permission – faire une présentation générale du rôle de l'Union européenne en matière de transport ferroviaire et de sécurité en concluant sur les questions de systèmes européens de freinage automatique, qu'on appelle ERTMS ou ETCS.

La politique européenne de transport ferroviaire est basée sur le Traité. Les transports sont l'une des premières politiques communes de l'Union. Depuis l'entrée en vigueur du Traité de Rome en 1958, cette politique s'est concentrée sur l'objectif d'éliminer les obstacles aux frontières entre les États membres et de contribuer ainsi à la libre circulation des personnes et des biens.

Comme vous le savez, les réseaux ferrés ont été conçus dans des logiques nationales. Donc, pour passer à l'étape suivante, à l'intégration européenne, ils doivent être adaptés à la réalité du marché unique. Nous devons faire en sorte que les trains et leurs passagers puissent franchir les frontières librement au sein d'un espace intégré. Il en va naturellement de même pour les marchandises.

Alors que d'autres secteurs, comme la route, ont su saisir rapidement les opportunités offertes par la construction européenne, le secteur ferroviaire a eu et a encore besoin de soutien et d'une

politique volontariste de la part des pouvoirs publics. L'action européenne s'est donc concentrée sur deux piliers principaux.

Premièrement, développer l'infrastructure, notamment les réseaux transeuropéens, en cofinçant de grands projets prioritaires: l'axe ferroviaire à grande vitesse Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam-Londres qui a été achevé voici quelques mois seulement. La deuxième ligne d'action consiste à optimiser l'utilisation de l'infrastructure, en supprimant les barrières légales et techniques à l'essor du ferroviaire. Il s'agissait, d'une part, de créer les conditions juridiques permettant aux trains de franchir les frontières et aux entreprises ferroviaires d'opérer librement partout en Europe dans un marché ouvert à la concurrence. Nous constatons déjà que, dans le secteur du fret ferroviaire, souvent là où la concurrence est effective, le secteur ferroviaire connaît une amélioration de ses performances en termes de tonne/km mais aussi en termes de qualité, c'est-à-dire ponctualité, diversification de l'offre et adaptation aux besoins des clients.

Il s'agit, d'autre part, de créer les conditions techniques pour que les trains franchissent les frontières en toute sécurité et de diminuer les coûts du ferroviaire en favorisant la standardisation. Pour ce faire, l'Union européenne adopte des standards techniques d'interopérabilité, les spécifications techniques d'interopérabilité (STI), et accorde une place prépondérante à la sécurité ferroviaire selon un autre système de normes que je décrirai ultérieurement.

Il est important de souligner ces deux piliers ou deux rails parallèles du processus de gouvernance du système ferroviaire européen: d'un côté, la législation économique pour l'ouverture des marchés et, de l'autre, la législation technique pour l'ouverture des frontières pour l'interopérabilité technique. L'un ne va pas sans l'autre! Il ne suffit pas de dire en droit que l'accès au rail est ouvert à la concurrence, il faut que les concurrents puissent être dotés des mêmes standards techniques nécessaires pour circuler sur le réseau.

Quant au rôle de la Commission dans la sécurité ferroviaire, il faut faire une distinction entre les secteurs aérien et maritime et le secteur ferroviaire. Dans les secteurs aérien et maritime, la dimension internationale était présente dès l'origine, alors que la sécurité ferroviaire s'est développée pendant fort longtemps exclusivement au niveau national. Jusqu'en 2004, la sécurité

ferroviaire est restée régie par des règles nationales créées et appliquées essentiellement par les entreprises ferroviaires nationales monopolistes elles-mêmes. Cette situation n'était, par conséquent, plus compatible avec un marché ouvert à la concurrence comportant la séparation entre gestionnaire d'infrastructures et entreprise ferroviaire et avec l'entrée en scène d'entreprises ferroviaires indépendantes qui naturellement ne pouvaient pas voir leur degré de sécurité apprécié, jugé ou dicté par une entreprise qui était devenue concurrente comme l'ancienne entreprise monopoliste.

Pour cette raison, sur proposition de la Commission, l'UE a adopté, en 2004, une directive sur la sécurité ferroviaire. Cette directive n'établit pas un système européen de sécurité ferroviaire. Elle reconnaît que la sécurité est liée aux conditions nationales du réseau, de certaines conditions techniques, des différents types d'électrification de lignes, de différentes constructions, de l'infrastructure des différents pays. Cette directive vise à mettre en oeuvre un ensemble harmonisé de méthodes, de procédures et de pratiques afin d'assurer le maintien, et même l'amélioration du niveau de sécurité ferroviaire dans chaque pays membre de l'Union européenne, sans pour autant imposer la manière précise de le faire.

Chaque intervenant dans la chaîne de sécurité (tant les contrôleurs que les contrôlés) doit agir selon ses compétences, ses prérogatives pour réduire tout risque d'accident, et suite à un accident, pour en analyser les causes et mettre en place les mesures correctrices nécessaires.

La directive respecte donc les procédures, les méthodes propres de chaque État membre en la matière.

Pour ne donner qu'un exemple, on peut imaginer que, dans un État membre, l'accent doit être mis sur le renforcement de la sécurité des passages à niveau, tandis que dans un autre, l'amélioration de la sécurité passerait avant tout par une meilleure maintenance de la voie. Donc, les études et décisions sont menées et prises au niveau national. Pour cette raison, des mesures concrètes ne sont pas prises au niveau européen et la Commission européenne ne décide pas des investissements en termes de sécurité dans les différents États membres.

Le rôle premier de la Commission est de veiller à ce que les États membres remplissent leurs obligations découlant de la directive sur la sécurité

ferroviaire. Quelles sont ces obligations?

La première obligation est d'établir une autorité de sécurité nationale indépendante des entreprises ferroviaires, habilitée à délivrer des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure.

Une autre obligation fondamentale consiste à collecter des données permettant de suivre l'évolution générale de la sécurité des chemins de fer dans chaque pays.

Enfin, les États membres doivent veiller à ce que les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure mettent en œuvre toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité. Mais il n'y a pas un plan de gestion de la sécurité. C'est une obligation pour les entreprises ferroviaires qui doit être validée par l'Agence nationale de sécurité avant de donner le certificat de sécurité. Si les données statistiques que l'Agence ferroviaire européenne récolte démontrent une dégradation de la situation dans un État membre donné, la Commission peut demander que des mesures correctrices soient adoptées.

Quel est le rôle de l'Agence ferroviaire européenne dans ce contexte? L'Agence ferroviaire européenne a été créée en 2005. Elle est établie à Valenciennes et à Lille donc, très près de Bruxelles. Elle est, en quelque sorte, le bras technique de la Commission.

L'Agence travaille sur mandat de la Commission mais en toute indépendance et lui soumet des recommandations pour promouvoir l'interopérabilité ou la sécurité. L'Agence, qui dispose d'un effectif de 140 personnes, y compris le personnel administratif (environ 80/90 techniciens ferroviaires), présente pour la Commission l'expertise technique. Les services centraux de la Commission ne peuvent disposer, dans la mesure nécessaire pour établir les spécifications techniques d'interopérabilité, des documents techniques de plusieurs centaines de pages sur tous les sous-systèmes du système ferroviaire général et ne disposent pas non plus de la connaissance étendue des systèmes de sécurité des différents États membres. C'est l'Agence qui s'en occupe. Celle-ci travaille en collaboration étroite avec le secteur ferroviaire et les autorités nationales sur de nombreux sujets.

Deux de ces sujets sont particulièrement importants dans le cadre de cette audition. Le premier est l'objectif de sécurité commun. Je me

rends compte que, lors de la présentation de la législation en matière de sécurité, j'étais un peu vague, mais détrompez-vous, rien n'est vague dans le ferroviaire! Les objectifs de sécurité communs, les méthodes communes de sécurité, les indicateurs communs de sécurité sont une panoplie de règles très précises, qui sont établies par l'Agence ferroviaire comme contribution technique et ensuite validées par la Commission avec l'accord des États membres et publiées comme partie intégrante de la législation de l'Union européenne.

Quant aux objectifs de sécurité communs, on peut dire que différents objectifs ont été définis pour différentes catégories de risques, par exemple le risque aux passagers, le risque aux employés, les risques aux utilisateurs de passages à niveau. Ils font tous l'objet d'un suivi, d'une fixation d'objectifs de sécurité, de méthodes de surveillance de ces risques et d'élimination, de réduction de ces risques et ensuite d'un suivi statistique pour vérifier dans la réalité comment évolue la sécurité selon les objectifs fixés.

L'Agence propose également des spécifications techniques d'interopérabilité couvrant les différents sous-systèmes du système ferroviaire, comme le matériel roulant, l'infrastructure, l'énergie ou le contrôle-commande, c'est-à-dire les systèmes de signalisation ou d'arrêt automatique des trains.

L'Agence rédige régulièrement des rapports sur la sécurité du réseau européen et observe l'évolution de la situation dans les différents États membres. Je suis au courant de vos auditions, avant Pâques, des représentants de l'Agence ferroviaire.

Outre leur dernier rapport "sécurité" qu'apparemment vous avez reçu, nous avons aussi d'autres documents statistiques que nous pouvons livrer au secrétariat après la réunion.

Une question qui nous a été posée lorsque nous avons reçu la convocation à cette audition était celle du *benchmarking*, de la comparaison de la Belgique par rapport aux autres États membres. Cette question est tout à fait compréhensible, naturellement, mais il est extrêmement difficile d'y répondre.

Je le dis non parce que je veux m'y soustraire ou que la Commission veut s'y soustraire, mais parce que, objectivement, le rang qu'occupe la Belgique ou tout autre pays européen en matière de sécurité ferroviaire varie selon les critères adoptés pour établir le classement et selon les fourchettes

de temps décidées, ainsi que selon quantité d'autres facteurs. Il est donc en définitive impossible, intellectuellement incorrect, d'établir un seul classement de sécurité. Il peut y en avoir beaucoup.

D'abord, il faut rappeler que, fort heureusement, les accidents ferroviaires majeurs sont extrêmement rares. Nous le disons toujours: le rail est le mode de transport terrestre le plus sûr et, parmi tous les modes de transports existants, y compris l'aérien et le maritime, il est un des plus sûrs, sinon le plus sûr.

Si le rail est tellement sûr, un accident majeur peut avoir une influence notable sur la performance mesurée par un indicateur tel que le nombre annuel de passagers tués, divisé par le nombre de kilomètres parcourus (passagers/km). Ce *slide* le montre à l'évidence: sur la période 2004-2008, la Belgique est dans la moyenne de l'Union européenne. Le nombre de passagers tués (voir la barre rouge) est même généralement inférieur à la moyenne européenne, mais, en 2006 et 2007, en raison d'accidents dont je n'ai pas le souvenir à l'instant, il doit y avoir eu une dégradation importante, donc des fatalités, ce qui a fait que la barre rouge a monté en flèche. Mais, en 2008, elle est redescendue en dessous de la moyenne européenne.

Ce tableau ne montre que les chiffres pour la sécurité des passagers: les passagers tués ou sérieusement blessés par milliard de kilomètres parcourus.

Toutefois, il y a d'autres éléments tout aussi importants en matière de sécurité ferroviaire: la sécurité du personnel et celle des usagers des passages à niveau. Les personnes qui traversent les voies sans y être autorisées représentent d'ailleurs de loin, dans presque tous les pays, la part la plus importante de décès causés par les trains en mouvement. Je cite de mémoire le rapport Sécurité de l'Agence de contrôle européenne: sur un total de 800 ou 900 fatalités pour une année donnée dans le secteur ferroviaire – à comparer aux 40 000 morts sur les routes naturellement –, 650 à 700 sont à imputer aux passages à niveau. Il s'agit de personnes qui circulaient à pied, à bicyclette, en auto, qui traversaient des passages à niveaux. Il ne s'agit donc pas de passagers ou de personnel ferroviaire. C'est important à souligner.

Y a-t-il un rapport entre investissements et sécurité ferroviaire? Oui, c'est évident mais les données centralisées, globalisées et synthétisées

dont nous disposons au niveau de l'Union européenne ne me permettent pas de vous éclairer. La distinction entre investissements pour la maintenance et l'amélioration du réseau ainsi que pour la réalisation de nouvelles lignes n'est pas toujours présentée clairement par les entités qui doivent nous fournir ces statistiques, ce qui nous empêche de comparer les données de façon homogène d'un État membre à l'autre.

Je voudrais formuler une remarque peut-être un peu banale mais elle est nécessaire. Des sommes importantes dépensées dans la maintenance d'un réseau peuvent tout autant être un signe positif qu'une conséquence de la vétusté d'un réseau, du sous-investissement précédent et donc de la nécessité de le remettre à niveau très rapidement.

J'en viens maintenant à la question des systèmes de freinage automatique et de sécurité.

Je me suis permis de faire cette longue introduction parce que ce sujet, qui est au cœur des travaux de cette commission, a besoin d'être placé dans une vision plus globale de la politique ferroviaire communautaire avec ses pouvoirs mais aussi ses limites.

À l'occasion de l'accident de Buizingen, il a été beaucoup question des systèmes de freinage automatique des trains. L'action européenne en ce domaine a été particulièrement significative. Comme vous le savez, il existe de multiples systèmes qui aident au contrôle de l'action du conducteur. Certains assurent un freinage automatique, d'autres pas. Je n'entrerai pas dans les détails techniques, d'autres intervenants l'ont fait avant moi. Néanmoins, mes collaborateurs et moi sommes prêts à répondre à vos questions éventuelles.

En guise de rappel, je me bornerai à dire que tous ces systèmes nécessitent un composant au sol, le plus souvent une balise placée dans la voie, et un composant à bord, un ordinateur doté d'un programme plus ou moins compliqué. Cet ordinateur reçoit l'information, il l'analyse et il réagit dans les différentes situations en donnant des indications de vitesse qui peuvent aller jusqu'à freiner ou arrêter le train.

Y a-t-il une relation entre les systèmes de freinage automatique et les passagers tués? La réponse est non, comme on peut le voir dans ce tableau. On y voit que la Belgique est un des pays qui a le moins de voies équipées en systèmes de freinage automatique et en même temps un nombre de morts très bas, comme la plupart des autres États

membres. Il y a même des États membres qui sont mieux équipés que la Belgique en systèmes de freinage automatique mais qui ont une mortalité de passagers beaucoup plus élevée. Quelle est la valeur de cette indication? Elle est très limitée parce que cela peut dépendre de l'année de référence. Ce n'est pas un indicateur synthétique suffisamment fiable de la sécurité ferroviaire.

En effet, les systèmes de freinage automatique permettent de réduire la probabilité de certains types de risques mais pas tous. Je disais tout à l'heure que la plupart des accidents aux passages à niveau n'ont aucun lien avec les systèmes de freinage automatique. Les déraillements n'ont aucun lien avec les systèmes de freinage automatique.

En outre, les systèmes de protection ne sont effectifs que si lignes et trains, en même temps, sont équipés d'un système compatible. Les systèmes de freinage automatique ne sont pas non plus tous équivalents. Je ne vais donner qu'un exemple, sans juger de la validité et des affirmations contenues dans le rapport que je vais citer (rapport soumis au conseil d'administration de la SNCB du 5 mai 2006, publié dans la presse).

Ce rapport indiquait que la TBL1+ permettrait d'éviter 70 à 75 % des incidents de type dépassement de signal rouge, alors que le ERTMS, le système européen en cours de déploiement, pourrait éviter 95 % de ces incidents. Il existe d'autres éléments importants qui permettent de réduire la probabilité d'incidents de type dépassement de signal rouge, notamment au niveau de la formation des conducteurs, de l'analyse du suivi d'incidents, etc.

Pour toutes ces raisons, nous ne pouvons pas objectivement fixer des exigences précises en ce qui concerne les mesures à adopter en priorité au niveau de chaque État membre. Chaque situation est spécifique. Il appartient à chaque État membre d'adopter les mesures les plus appropriées mais ce faisant, les États membres ne doivent pas créer de nouveaux obstacles à l'interopérabilité ferroviaire, c'est-à-dire à la possibilité pour les trains de circuler sur l'ensemble du réseau européen.

J'en viens donc au système ERTMS, le système européen. Force est de constater que, bien que les trains obéissent aux mêmes lois physiques partout, les ingénieurs ferroviaires se sont toujours sentis obligés d'adapter ou d'améliorer ce que

faisait le voisin en matière de sécurité. Ainsi et pour toute une série de raisons, de multiples systèmes nationaux ont été développés en Europe. À de rares exceptions près, ces systèmes de sécurité ont toujours été développés par un constructeur en collaboration avec une entreprise nationale, en supposant que les locomotives de cette entreprise nationale ne franchiraient jamais les frontières et que les trains internationaux de marchandises ou de passagers changeraient de locomotive, comme c'est toujours le cas, à chaque passage de frontière. Ces systèmes sont souvent devenus une partie importante de la culture d'entreprise des grandes entreprises ferroviaires nationales. Ainsi, plusieurs systèmes différents ont été conçus et développés. Ne serait-ce que pour la Belgique, pour un seul État membre qui n'est pas parmi les plus étendus de l'Union européenne, vous avez TBL1, TBL2, TBL3, Memor et TBL1+.

Leurs règles de fonctionnement propres doivent être connues des conducteurs qui sont appelés à circuler sur des lignes dotées d'un de ces différents systèmes. Ceux-ci requièrent des équipements spécifiques à bord des trains et offrent des niveaux de sécurité très différents.

Donc, comment peut-on passer les frontières avec des systèmes de signalisation différents partout en Europe? Il y a deux façons de le faire: par juxtaposition (ou superposition) ou par harmonisation. Le Thalys est l'exemple classique d'interopérabilité par superposition. Avec l'achèvement du réseau à grande vitesse PBKL, Thalys doit être en interface avec huit systèmes de contrôle de vitesse, deux par pays: le conventionnel et le "grande vitesse". Cela signifie que, dans la cabine du conducteur, il y a huit écrans de conduite différents. Heureusement, ils ne sont pas tous allumés en même temps, mais chacun correspond au système de contrôle commande avec lequel le train voyage. Il y a aussi de multiples capteurs.

Quelle est la conséquence de cela? Une rame Thalys coûte presque deux fois plus cher qu'une rame nationale similaire. Naturellement, la formation du conducteur d'une rame Thalys coûte plus cher, parce qu'il doit être formé à huit systèmes différents. Et les risques de panne sont multipliés par trois, quatre ou cinq.

L'autre possibilité d'assurer un système de contrôle commande garantissant l'interopérabilité, donc le passage des mêmes locomotives à la frontière, avec la plus grande sécurité possible, c'est l'harmonisation: le projet ERTMS.

La Commission européenne a poussé le secteur ferroviaire à développer un système compatible à l'échelle européenne, qui soit utilisable tant sur les lignes à grande vitesse que sur les lignes de fret ou de banlieue. Les origines du projet remontent à une quinzaine d'années, lorsque la Commission rassembla plusieurs projets de recherche nationaux. Notre but était, bien sûr, d'élaborer un système européen pour éviter que n'apparaisse une nouvelle génération de systèmes nationaux incompatibles.

Au cours de la période 1995-2000, des projets-pilotes ont permis de valider les principaux concepts.

En 2000, les spécifications papier étaient déjà disponibles et la première ligne à utiliser vraiment l'ERTMS comme seul système de signalisation a été la nouvelle ligne à grande vitesse Rome-Naples inaugurée en décembre 2005. Les ouvertures de ligne se sont ensuite succédé, notamment en Italie, en Espagne et au Luxembourg. Comme toujours, certains projets ont été mieux gérés que d'autres et certains projets comme la ligne néerlandaise à grande vitesse HSL-Zuid ont souffert de retards significatifs, retards qui ont été imputés à tort ou à raison au développement des spécifications ERTMS.

Il est également vrai que forte de l'expérience des premiers projets, la Commission a adopté une décision en 2008 qui a corrigé les spécifications figurant dans les textes précédents, pour résoudre certaines ambiguïtés qui pouvaient poser des problèmes d'interopérabilité dans des situations spécifiques. Il n'en est pas moins vrai qu'il y a actuellement des lignes en service dans dix États membres, totalisant plusieurs milliers de kilomètres et que le système est en cours de déploiement dans la plupart des pays de l'Union ainsi qu'en Suisse et dans plusieurs États tiers, en dehors du continent européen.

Le système s'est également imposé comme le standard mondial sur toutes les lignes nouvelles. Un pays comme Taiwan, qui en tant qu'île n'a évidemment aucun problème d'interopérabilité, a choisi ERTMS pour sa nouvelle ligne à grande vitesse inaugurée il y a trois ou quatre ans, ce qui démontre qu'ERTMS, indépendamment de ses vertus en matière d'interopérabilité, présente aussi un degré de fiabilité et de sécurité ferroviaire bien supérieur à celui des autres systèmes existants.

Quelle est la réglementation européenne en ce qui

concerne les système de freinage? Là aussi, il faut se rappeler ce que j'ai dit d'entrée de jeu. Le rôle de l'Union européenne est d'assurer un marché unique, le franchissement des frontières, l'interopérabilité, mais pas de gérer la sécurité au niveau national. Pour la sécurité, nous avons un travail d'homogénéisation ou de fixation d'objectifs communs et de pratiques communes de surveillance de la sécurité.

Le but de la réglementation européenne est d'arriver le plus rapidement possible à une situation dans laquelle les trains équipés du système ERTMS unique puissent circuler partout en Europe et, ce faisant, de renforcer la compétitivité du transport ferroviaire international, notamment pour ce qui concerne le transport de marchandises.

Alors que, par sa nature, le ferroviaire devrait être plus compétitif que la route sur les longues distances, nous observons, dans la pratique, des pertes de marché importantes à chaque franchissement de frontière, en raison des délais administratifs et techniques que chaque franchissement de frontière implique pour des trains non interopérables. ERTMS peut aider à améliorer l'interopérabilité, donc la compétitivité du fret ferroviaire.

Ce qui est vrai pour les lignes conventionnelles, les lignes de fret, est naturellement vrai également pour la grande vitesse où, là aussi, la multiplicité des systèmes engendre des surcoûts notables. Je l'ai montré en parlant du Thalys tout à l'heure.

Pour toutes ces raisons, la législation européenne impose l'ERTMS sur les lignes nouvelles à grande vitesse et pour les projets cofinancés par l'Union européenne.

En outre, une décision formelle, une décision juridiquement contraignante, qui fait partie des acquis de l'Union européenne, et qui a été adoptée par la Commission en juillet 2009 suite à l'avis favorable des États membres, stipule que certains corridors importants pour le fret doivent être équipés à des dates fixées par cette même décision. Par exemple, l'axe Anvers-Luxembourg-Bâle, dont l'équipement est en cours, devra être complètement achevé en ERTMS avant 2015.

Permettez-moi de vous montrer une carte de l'équipement en ERTMS en 2020. Vous constatez la présence de différentes couleurs mais l'important ce sont les grandes lignes rouges qui représentent environ 22, voire 23 000 kilomètres du réseau européen.

Le réseau ferroviaire total repeint totalise quelque 220 000 kilomètres de voies, mais il ne s'agit ici que de 10 % du réseau sur lequel circule 70 % des marchandises européennes. Par ce réseau central d'ERTMS, nous réglons la majeure partie de la problématique de l'interopérabilité de la sécurité ferroviaire au niveau des lignes conventionnelles.

Ce plan de déploiement se fait en deux étapes: 2015, Anvers-Bâle, Anvers-Lyon; d'autres liaisons sont concernées par la date de 2020. À partir de 2020, nous disposerons d'un réseau qui permettra la libre circulation des trains entre les principaux terminaux de fret: les grands ports européens et les *hubs* multimodaux existant un peu partout en Europe. Comme vous le voyez, notre action est centrée essentiellement sur le trafic international.

Cela dit, il convient de souligner que le système ERTMS apporte un haut niveau de sécurité et offre un très bon confort de conduite au conducteur en international comme en national. Il peut donc être utilisé pour renforcer la sécurité du réseau. Ce fut par exemple le choix du Luxembourg dès le début des années 2000 ou, plus récemment, par les autorités espagnoles pour renforcer la sécurité non seulement des grandes lignes mais aussi du trafic régional, du trafic de banlieue autour de Madrid.

L'exemple du Luxembourg permet d'ailleurs, sans s'éloigner beaucoup de la Belgique, de démontrer l'absence de fondement des rumeurs sur des prétendus retards dans les spécifications européennes. Le Luxembourg est passé à l'ERTMS depuis le début des années 2000.

Cela dit, l'ERTMS est un système évolutif: c'est un *software*, c'est un logiciel informatique. De la même manière qu'un utilisateur peut choisir aujourd'hui d'acheter un PC équipé du dernier système opérationnel disponible sur le marché, comme Windows Vista ou attendre la disponibilité du système opérationnel suivant, de nouvelle génération, par exemple, Windows 7, chaque gestionnaire d'infrastructure peut choisir d'acheter aujourd'hui ou de reporter l'achat à demain. Il peut choisir le moment optimal pour s'équiper du système européen. C'est son choix. Sauf les obligations que je détaillais tout à l'heure, mais qui sont assez limitées.

Ainsi, au début des années 2000, la Belgique a choisi d'attendre au lieu d'installer l'ERTMS dans la version disponible à l'époque. Elle était libre de le faire.

En conclusion, et vous me pardonnerez d'avoir été si long, les données dont nous disposons ne nous permettent pas encore de comparer de manière précise le niveau de sécurité des différents États membres.

Je fais quand même une entorse à cette approche intellectuelle rigide et je dis que, globalement et en faisant une synthèse des différents indicateurs utilisables, les données dont nous disposons semblent indiquer que la Belgique occupe une position moyenne en termes de sécurité en Europe sans que cela corresponde à une affirmation scientifique et absolue pour les raisons que je vous ai exposées tout à l'heure.

Les systèmes de freinage automatique ne sont pas des remèdes universels. Ils ne s'adressent qu'à un des nombreux problèmes de sécurité qui peuvent se poser. Naturellement, en s'adressant à ce problème, ils jouent un rôle important pour élever le niveau de sécurité. Il ne s'agit que d'un élément dans un ensemble.

Il existe un système européen sûr, efficace, performant pour assurer le freinage automatique des trains: l'ERTMS. Le déploiement est en cours en Europe. Certaines lignes doivent être équipées pour des dates précises selon la législation de l'Union européenne.

Il était possible, dès le début des années 2000, de décider d'installer le système européen. Certains pays ont pris cette décision; d'autres pas, car il n'y avait pas d'obligation. L'équipement d'un réseau ou des locomotives avec l'ERTMS ou avec un système national est un processus long, qui s'étale sur plusieurs années (10 à 15 années minimum). Les États membres doivent adopter les mesures pertinentes pour assurer le maintien et, si possible, le renforcement de la sécurité ferroviaire. C'est leur responsabilité et non celle de l'Union européenne. Ce faisant, ils ne doivent pas créer de nouveaux obstacles à l'interopérabilité.

Le président: Monsieur, je ne doute pas que votre exposé suscitera un certain nombre de questions chez mes collègues.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur Grillo Pasquarelli, je vous remercie pour votre intervention et votre contribution à nos débats. Je n'aurai qu'une seule question à vous poser. En ce qui concerne les spécifications de l'ERTMS, vous y avez fait allusion, certaines prises de position ont émané les jours suivant la catastrophe de Buizingen. La SNCB a déclaré avoir choisi de ne

pas mettre en œuvre l'ETCS et l'ERTMS, parce que la norme n'était pas stabilisée.

Le standard n'était pas stabilisé à l'époque où la décision d'implémentation a été reportée, c'est-à-dire en 2004-2005. Votre thèse et votre présentation tendent évidemment à contrarier cette interprétation. J'aurais voulu que vous donniez plus de détails techniques. Le discours de la SNCB reste présent: on continue à dire que la norme n'était pas stabilisée, on apporte d'autres raisons pour lesquelles on n'a pas adopté l'ETCS en 2004-2005 mais cette question demeure. J'aurais donc voulu des informations plus précises, des détails sur ces fameuses spécifications techniques, la manière dont elles ont évolué et ce qui a pu poser un problème. Le problème était-il assez sérieux pour rendre raisonnable la décision de reporter?

Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de spreker die namens de Commissie de zaak heeft toegelicht.

De problematiek gaat, mijns inziens, over de woorden *proposé* en *obligé*. De Commissie stelt dat de lidstaten zelf beslissen, terwijl de NMBS bij vorige ontmoetingen zei dat het logisch was dat men moest wachten op ETCS of de opvolger ervan.

Ik herinner dat de heer Descheemaeker in de commissie van 29 maart zei dat als het Europees systeem werd verplicht – en we hebben vernomen wat de verplichtingen waren, op welke lijnen dat moest gebeuren, onder andere wanneer er een cofinanciering door de Europese Unie was –, men dan een vrij theoretisch model voorstelde, eigenlijk een versie van ETCS die in de praktijk nog niet volledig was ontwikkeld.

Er moesten dan updates, nieuwe softwarelevels en nieuwe versies van de hardwareapparatuur komen, wat voor vertragingen zorgde – er werd in dat verband verwezen naar de *Betuwelijn* – en het voor de nationale operatoren moeilijker maakte om daarop op af te stemmen.

Het zou goed zijn om een reactie van de Commissie te krijgen op het al of niet stabiel zijn van de voorgestelde systemen. U had het immers eerder over een voorstel dan over een verplichting.

U zegt dat u de toestand inzake veiligheid volgt, ook voor België als lidstaat van de Unie. Heeft de Commissie België ooit op de vingers getikt omdat zij niet voldeed inzake de veiligheidsvoorschriften?

Er is tot op heden geen verplichting voor private operatoren om een veiligheidssysteem te installeren in hun treinen. Is dat geen lacune in de Europese regelgeving? Hoe zal die naar uw inschatting evolueren?

Ten slotte, wanneer er een cofinanciering is of wanneer er goederencorridors worden aangelegd, worden wel veiligheidssystemen opgelegd. Is dat ook het geval voor alle internationale reizigerslijnen? Moet men hier geen uniforme verplichting opleggen, zeker in het licht van de liberalisering?

Is het niet vreemd dat voor goederen in bepaalde gevallen wel veiligheidssystemen worden verplicht en dat voor reizigers afhankelijk is van de trajecten? Wat is de visie van de Commissie? Wat zijn de komende jaren de reglementaire verplichtingen?

Valérie De Bue (MR): Monsieur Grillo Pasquarelli, je me joins à mes collègues pour vous remercier pour votre exposé clair.

J'aurais voulu avoir une confirmation sur les statistiques présentées selon lesquelles il n'y aurait vraisemblablement pas de lien entre les systèmes de freinage et le nombre de tués. Prenez-vous bien en compte les accidents aux passages à niveau et les suicides? Vu le nombre de tués qui, comme vous l'avez dit, est relativement faible par rapport à d'autres types d'accidents, cela peut en effet également jouer sur l'évaluation statistique. J'aurais donc voulu obtenir une précision à ce sujet.

Par ailleurs, vous avez parlé de l'obligation pour les lignes européennes d'être munies à terme du système ERTMS. Dans les études entamées, avez-vous une vision globale des délais acceptables, en tout cas pour les nœuds les plus problématiques? On nous parle de 2030. Cette échéance vous semble-t-elle réaliste?

Vous affirmez que depuis 2000, chaque pays pouvait opter pour le développement de l'ERTMS. Le Luxembourg l'a fait. Savez-vous pourquoi la Belgique n'a pas choisi cette option? Y a-t-il eu à l'époque des rapports reprenant les débats expliquant les raisons invoquées?

Patrick De Groote (N-VA): Klopt de stelling dat het veiligheidssysteem ERTMS in bijna alle gevallen op nieuwe lijnen werd uitgevoerd, zoals bijvoorbeeld het geval is in Zwitserland en Italië, maar quasi niet op bestaande lijnen? Wat is uw

visie daarop?

Jan Mortelmans (VB): U heeft gezegd dat de opmerkingen over de vertragingen betreffende de specificaties onterecht zijn. In 2005 heeft de NMBS de beslissing om voor dat Europees systeem te gaan, teruggedraaid. In de pers zegt de heer Descheemaeker daarover letterlijk: "Er bleek in 2005 niets op de Europese tafel te liggen". U ontkent dat. U zegt wel degelijk dat er een systeem was.

Op welk moment kon het systeem ERTMS effectief worden geïnstalleerd?

Mijn tweede vraag is misschien een delicate vraag. Misschien kunt of mag u daar niet op antwoorden, maar ik stel de vraag toch. Kunt u zich vinden in de beslissing van enkele weken geleden van de NMBS om prioriteit te geven aan het TBL1+-systeem, om dat volledig te installeren, en pas nadien ETCS te installeren?

Hebben uw diensten in het verleden de Belgische overheid en/of de NMBS gewaarschuwd met betrekking tot het al dan niet respecteren van bepaalde aanbevelingen, voorschriften en andere? Heeft u dat op papier en kunt u dat ons bezorgen?

Philippe Blanchart (PS): Monsieur le président, je remercie également l'orateur pour son exposé. J'ai deux petites questions et je tenterai de faire en sorte que ces questions ne soient ni indélicates ni impertinentes, comme mon collègue.

D'abord, une question relative au travail de notre commission concernant l'aspect national: est-il possible de nous transmettre un historique européen de la libéralisation sous différents prismes, notamment de l'infrastructure, du matériel, des conditions de travail des cheminots?

Deuxièmement, nous nous sommes rendu compte, lors de votre exposé, de la difficulté de poser une analyse comparative entre les États, notamment sur le plan statistique, vu que les données qui vous sont transmises ne sont pas homogènes. Nous nous rendons bien compte que c'est compliqué.

Envisagez-vous la mise en place d'un canevas ou d'une méthode de travail permettant à l'avenir la détection plus aisée des différences entre les États en ce qui concerne notamment le niveau d'équipement?

David Geerts (sp.a): Dank u voor de uiteenzetting. Ik zal niet in herhaling vallen en een aantal vragen herhalen die mijn collega's reeds

hebben gesteld. Ik denk bijvoorbeeld de vragen met betrekking tot de verklaringen van de heer Descheemaeker. Wij hebben hier nog een aantal verklaringen gehoord.

In de krant zegt toenmalig spoorbaas Vynck dat op een bepaald moment de keuze moest worden gemaakt tussen het Europese systeem en het Belgische systeem. De Belgische ingenieurs bepaalden dat het Europese systeem niet op punt stond. Om die reden werd toen getwijfeld om het Europese systeem in te voeren. Dit stond zo in de kranten.

Anderzijds is er in februari 2006 een vergadering geweest tussen Infrabel, de Europese Commissie en Era om bijvoorbeeld het TBL1+ systeem te laten aanvaarden als een tussensysteem, een hulpsysteem dat moet zorgen voor een betere veiligheid. Die gesprekken hebben plaatsgevonden. De vraag werd gesteld of er een advies was van de Commissie. Het antwoord hierop was neen. Vermits er geen negatief advies was van de Commissie werd dit geïnterpreteerd als een "go".

Tussen 2000 en 2005 zijn er testfases geweest. 2005, stabiele systemen. Wat is de beslissing van de Commissie? Wanneer heeft de Commissie een kaart getrokken inzake een veiligheidssysteem? Ik dacht dat de Commissie in het verleden ook verschillende opties heeft opengehouden met betrekking tot de keuze van het veiligheidssysteem.

David Lavaux (cdH): Monsieur le président, je remercie l'orateur pour son exposé très clair. Il a mis en avant et rappelé à la commission qu'en matière de sécurité, la traversée des voies, notamment le problème des passages à niveau, reste primordiale et constitue malheureusement une grande part du nombre de tués sur nos chemins de fer. Le système de freinage ne constitue qu'un des éléments dans le système de la sécurité.

Je ne reviens pas sur les questions posées par mes collègues. On a beaucoup parlé de technique et de systèmes de freinage. Des comparaisons existent-elles en termes humains, c'est-à-dire pour ce qui concerne la formation des conducteurs de train, la pression au travail, etc. De fait, il n'y a pas que l'aspect technique. Dispose-t-on d'éléments concernant l'aspect humain de la conduite des trains?

Le président: J'ai également quelques questions à vous poser. Je souhaiterais notamment revenir

sur la remarque formulée par un des gestionnaires de la SNCB et la réponse que vous aviez apportée de manière un peu incisive et que vous avez d'ailleurs rappelée tout à l'heure, à savoir que la Belgique aurait pu, dès l'année 2000, adopter la première version de l'ETCS.

J'observe quelques éléments à cet égard à partir du moment où ces choix n'ont pas été faits. M. Karel Vinck était, à l'époque, le patron de la SNCB en Belgique. Le paradoxe a voulu que, dès sa sortie de fonction en décembre 2004, il ait été chargé du déploiement de l'ETCS ERTMS en Europe. Étant donné qu'on n'a pas opté au début des années 2000 pour l'installation de l'ETCS, nous interrogerons les personnes qui étaient en fonction à l'époque, à savoir M. Schoupe jusqu'en juin 2002 et M. Vinck ensuite. Il s'agira de déterminer qui a décidé de patienter pour la "stabilisation" de la norme ETCS et quelle était finalement, jusqu'en 2006, la position de la Commission par rapport au développement des premiers équipements ETCS. Concrètement, l'implémentation d'une forme d'ETCS en 2002, 2003 et 2004 risquait-elle d'être abandonnée en 2006 ou 2007? Craignait-on, au début des années 2000, que la norme stabilisée qui viendrait plus tard soit tout à fait différente de celle du système utilisant l'ETCS dans la phase de développement de l'époque? Craignait-on à l'époque que cette nouvelle norme stabilisée annule tous les équipements mis en place?

Vous nous avez parlé de l'obligation de chaque État membre de disposer d'une autorité indépendante pour la sécurité. Notre Parlement a transposé le 26 janvier 2010 le paquet ferroviaire qui finalise la structuration des organismes indépendants. C'est un peu tardif par rapport à d'autres pays. L'ERA doit établir un rapport à ce sujet pour la fin mai.

Quand je consulte le rapport de l'ERA sur la situation en 2009, on y parle d'accidents et de précurseurs des accidents. En ce qui concerne les précurseurs des accidents, les franchissements de feux en Belgique sont une préoccupation. La situation en Belgique se dégrade alors que la moyenne européenne s'améliore. Comme vous avez indiqué que la Commission européenne et l'ERA pouvaient donner des instructions ou des injonctions ou encore formuler des recommandations, y a-t-il actuellement une intention de la Commission de questionner la Belgique sur l'évolution défavorable de ce critère précurseur des accidents qu'est le franchissement de feux?

Dans les statistiques qui sont données par l'ERA,

il y a un certain nombre de cases qui sont soit en vert soit en jaune en disant d'être prudents car il n'y a pas de définition commune harmonisée d'un certain nombre d'accidents. On ne considère pas un franchissement de feu de la même façon au Danemark, où on en compte 500, et en Grande-Bretagne, où on n'en compte pas beaucoup.

Pouvez-vous confirmer qu'à partir de 2010, les critères qui seront utilisés pour déterminer ces éléments précurseurs et la définition des accidents seront harmonisés pour les 27 pays européens? Cela nous permettra de pouvoir nous situer de manière harmonisée par rapport à la moyenne européenne.

Dans le tableau, le Danemark annonce 500 ou 600 franchissements de feux mais sa définition est telle que cela ne correspond à aucune donnée en Belgique, en France ou en Angleterre.

Paul Vanhie (LDD): Mijnheer de voorzitter, ik heb nog een vraag in verband met ECTS, dat op de markt is sinds 2000. Ik zou graag weten of er enorm veel veranderingen aan dat systeem zijn aangebracht, de voorbije 10 jaar, van 2000 tot heden. België is niet onmiddellijk in het systeem gestapt. Ik zou graag weten welke evolutie het systeem doorgemaakt heeft om het tot perfectie te laten komen?

Le président: Un dernier élément: dans ce rapport sur la sécurité, un tableau donne le nombre de rapports et d'audits de sécurité réalisés à l'intérieur des compagnies de chemin de fer à la suite d'un incident de signalisation. Je vois que, pour la Belgique, c'est zéro, quand la France est à 44 certaines années et à 1 d'autres années. En quoi consistent ces audits? Pouvez-vous nous indiquer de quoi il s'agit? Sont-ce des évaluations générales? Ou bien ces audits sont-ils élaborés de manière thématique à la demande d'un organisme international? Ou alors, s'agit-il d'initiatives internes?

Enrico Grillo Pasquarelli: Monsieur le président, c'est effectivement une bonne récolte de questions qui vient de nous être présentée!

Je répondrai d'abord aux questions générales en matière d'évolution des spécifications ERTMS. Je vais me faire assister par M. Faure, ingénieur ferroviaire et expert ERTMS à la Commission européenne. Pour des questions plus spécifiques sur la sécurité et l'aspect humain, autrement dit les conducteurs de train, je demanderai à M. Grillo d'intervenir.

D'entrée de jeu, je voudrais rappeler deux faits assez terre-à-terre, mais qui sont importants pour

bien comprendre les enjeux. Jusqu'à une époque très récente, c'est-à-dire moins de dix ans, le système ferroviaire en Europe s'est développé sur une base exclusivement nationale. Il est vrai que les trains circulaient partout en Europe, qu'il y avait des accords et de multiples formes de coopération entre entreprises ferroviaires. Mais puisque, presque partout en Europe – dans les États membres qui composent actuellement l'Union européenne –, les chemins de fer étaient des entreprises largement intégrées et monopolistes, chacune d'entre elles avait développé sa propre culture d'entreprise, ses propres règles techniques et de sécurité. Et ce n'est qu'à travers des systèmes d'échange et de passage aux différentes frontières que les mêmes wagons tractés par des locomotives pouvaient aller d'un bout à l'autre de l'Europe.

Changer cette optique pour une optique européenne est un processus de longue haleine, un processus difficile qui va à l'encontre de pratiques, de règles établies depuis des décennies, voire même un siècle! ERTMS, le European Rail Traffic Management System, qui comprend une composante "signalisation", ETCS et une composante "communication", le GSM-R, est un système évolutif d'une très grande complexité. La seule spécification technique adoptée comme législation de l'Union européenne fait quelques centaines de pages mais elle renvoie ensuite à des milliers de pages de spécifications techniques ultérieures. Ce n'est pas tout simplement le mode d'emploi d'une machine à laver. Vous me pardonnerez cette comparaison triviale mais c'est quelque chose d'extrêmement complexe.

En outre, pour répondre à la question de M. Deseyn, je crois, puisque la sécurité ferroviaire demeure en premier lieu une responsabilité nationale, une responsabilité des acteurs du système ferroviaire, il n'y a pas une loi européenne qui dit que l'infrastructure ferroviaire doit avoir un système de sécurité ou tel ou tel système de sécurité, sauf pour le cas d'ERTMS que je citais tout à l'heure. Le choix d'un système de sécurité ou de freinage automatique plutôt qu'un autre ou l'obligation même de se doter d'un système de freinage automatique plus ou moins sophistiqué est une obligation pouvant être édictée par l'Agence nationale de sécurité quand elle attribue les licences d'exploitation et les certificats de sécurité ou par le gestionnaire de l'infrastructure, Infrabel dans le cas belge, lorsqu'il admet ou pas des trains à circuler sur son réseau sur la base de son propre *network statement*, son document de référence du réseau.

L'ERTMS existe depuis un certain nombre d'années. Comme les autres systèmes de contrôle commandes, de freinage automatique, de signalisation – globalement des synonymes –, il n'avait pas besoin d'une législation européenne pour pouvoir être installé. La législation européenne est intervenue pour le rendre obligatoire dans certaines conditions, celles que je vous ai exposées. Une législation européenne n'était pas nécessaire pour fixer les spécifications techniques d'interopérabilité du système si tel ou tel État membre voulait l'introduire comme système national, comme la Belgique a introduit en son temps TBL1 ou Memor ou d'autres systèmes analogues.

Le président: Par le choix d'une technique, n'y avait-il pas danger que, quand l'ETCS arriverait, le système installé ne vaudrait plus rien et qu'il faudrait tout recommencer à zéro avec un système de nouvelle génération?

Enrico Grillo Pasquarelli: Oui, c'est vrai.

Le président: Tout à l'heure, je vous posais la question de savoir s'il y avait danger, oui ou non, au début des années 2000, d'installer un système ETCS vu qu'après la stabilisation de la norme en 2006, tout cela n'existerait plus et qu'il faudrait tout reprendre à zéro partout.

Enrico Grillo Pasquarelli: Non. J'y arrive. En réponse à plusieurs questions analogues à celle de M. Balcaen, les spécifications techniques au niveau européen du système ERTMS ont traversé plusieurs étapes. Il faut toujours distinguer la spécification pour la grande vitesse et la spécification pour le rail conventionnel. Je laisse de côté la spécification pour la grande vitesse, à moins que vous ne me posiez des questions, mais cela concerne moins votre commission.

Depuis le début des années 2000, l'ERTMS existait, indépendamment de quelque législation communautaire que ce soit. Lors d'une réunion du Comité de l'interopérabilité ferroviaire du 17 décembre 2004, la Commission a demandé l'avis des États membres – selon notre propre procédure de comitologie qui permet à la Commission d'adopter des textes, après avoir reçu l'avis favorable à la majorité qualifiée des États membres –, et elle a soumis à l'avis du Comité la spécification technique d'interopérabilité d'ERTMS rail conventionnel. Mais la Commission et les États membres ont décidé de ne pas procéder au vote, de ne pas recueillir l'avis du Comité parce que la spécification était

effectivement en cours d'évolution.

Ce n'est qu'au cours du comité du 13 décembre 2005 que le vote a été enregistré avec un avis favorable des États membres pour l'adoption de la spécification technique dite ERTMS 2.2.2, qui a été enfin adoptée par la Commission – après toutes les traductions qui sont nécessaires dans notre système – le 28 septembre 2006.

Je répète encore une fois que cela signifie qu'ERTMS est devenu le standard européen à cette date. Cela ne veut pas dire qu'ERTMS n'avait pas un droit d'existence auparavant. Les exemples italien et luxembourgeois le démontrent. Certains États ont opté pour ERTMS avant que les spécifications européennes soient définies. Malheureusement et par la force des choses s'agissant d'un *software* en cours d'élaboration, ce système a évolué. Une première stabilisation avec la version ERTMS 2.3.0 a été adoptée le 6 mars 2007.

Cette spécification contenait encore des ambiguïtés rendant possibles des interprétations différentes sur des points spécifiques et précis, si bien que des locomotives équipées de cette version étaient bonnes pour rouler sur la *Betuwe Lijn* mais ne l'étaient pas pour rouler sur une autre ligne équipée soi-disant en 2.3.0, parce que l'interprétation donnée par l'autre gestionnaire de l'infrastructure à certains points obscurs de cette norme était différente de celle du gestionnaire de l'infrastructure de la *Betuwe Lijn*.

Après avoir fait faire un travail approfondi par l'Agence ferroviaire européenne, la Commission a adopté le 23 avril 2008 une spécification 2.3.0.d définitive. Maintenant tout le monde est d'accord pour dire que cette version est la version stabilisée, pareille partout en Europe.

Mais ce n'est pas la fin de l'histoire. Nous sommes déjà en train de travailler à la spécification, version numéro 3, du ERTMS qui sera disponible en 2012 sur papier et en 2015 sur le marché.

L'un des grands défis de cette opération est de faire en sorte que les trains qui sont dotés de spécifications nouvelles puissent circuler sur les infrastructures anciennes. C'est un réel problème. Mais ce genre de problème se pose avec n'importe quel ordinateur. Naturellement, dans ce cas, l'échelle est différente de celle d'un PC.

Comme je l'ai dit concernant les compétences nationales en matière de sécurité, le fait que

l'ERTMS n'est obligatoire que dans certains cas et que les spécifications techniques d'interopérabilité ne sont valables que pour assurer la libre circulation internationale signifie que chaque gestionnaire d'infrastructures est libre de choisir le moment où il veut doter son propre réseau, en dehors des obligations européennes, du système ERTMS. Il aurait pu le faire en 2000, 2002, 2004, 2005, comme certains États l'ont fait en prenant le risque de devoir faire des mises à jour de logiciels en 2007 et en 2008, mais il pouvait aussi décider d'attendre 2007, voire 2008.

Je parle de mise à jour de logiciels pour éviter de dire que tout ce qui a été fait auparavant est à jeter. En effet, ce n'est pas le cas.

Le président: Pour le matériel, il y a à la fois l'aspect *hardware* et l'aspect *software*. Dans l'évolution des ETCS, s'agit-il d'une évolution des *softwares* sur la base des *hardwares* existants? Concrètement, lorsque l'on passe de ETCS1 à ETCS2, doit-on uniquement upgrader les *softwares* ou doit-on également effectuer des modifications au niveau des *hardwares*?

Enrico Grillo Pasquarelli: Nous sommes parfaitement conscients de ce dilemme. Et si vous me le permettez, je vais donner la parole à M. Christian Faure.

Christian Faure: La situation est similaire à celle de l'informatique. Les entreprises ferroviaires, avec l'ERTMS, se trouvent dans une situation similaire à celle d'une entreprise qui aurait des machines à écrire et qui déciderait de passer à l'ordinateur. Chaque entreprise décide du meilleur moment pour le faire et il y aura un investissement à faire dans des ordinateurs. Il faudra aussi s'équiper du système Windows, disponible à ce moment-là. Ensuite, il y aura sans doute des évolutions de logiciels. Ce n'est pas le propre du système ERTMS, c'est aussi le cas des systèmes nationaux. Le système français de protection des trains a également subi des évolutions très importantes lors de ses 10 ou 15 années de mise en œuvre.

La question centrale que vous vous posez est de savoir si, en 2000 ou en 2005, la Belgique aurait dû décider de s'engager à fond dans l'ERTMS. La Commission n'est pas là pour juger ces décisions. Nous pouvons vous donner des éléments factuels. En 2000, des spécifications papier existaient, il s'agissait d'un système nouveau. Le fait de le prendre comportait donc un certain nombre de risques technologiques, comme pour n'importe quel système.

L'expérience a montré qu'il était possible dès 2000 de lancer des projets pour équiper des lignes en ERTMS. En moyenne, il s'écoule un délai de trois ans entre le moment où on décide d'équiper une ligne et des locomotives et le moment où cela fonctionne réellement. Lorsqu'on passe à l'échelle d'un pays entier, on parle d'une durée de 15 à 20 ans. Ces projets doivent donc être programmés de manière complète, qu'il s'agisse de l'ERTMS ou d'un système national.

En 2000, la Belgique pensait que le système ERTMS comportait trop de risques et a décidé de continuer avec le système national. Par exemple, le Luxembourg a fait un choix différent. Aujourd'hui, une grande partie du réseau luxembourgeois et des locomotives est équipée. L'ERTMS doit être vu comme un outil développé par l'Union européenne avec ses qualités et ses défauts. Par après, chaque État membre doit choisir le meilleur moment.

La Belgique pouvait-elle prendre cette décision en 2000? Oui! Cela signifie qu'aujourd'hui, l'intégralité du réseau et des locomotives ne serait pas encore équipée, compte tenu des délais.

Je rebondirai sur d'autres questions, notamment celles de nos discussions avec la Belgique en 2006, soit six années plus tard. Les autorités belges nous ont expliqué qu'elles étaient arrivées à la conclusion que l'introduction de l'ERTMS dans les locomotives en Belgique prendrait beaucoup de temps, ce que l'on peut parfaitement croire et que la sécurité serait augmentée plus rapidement si un système plus réduit était mis en œuvre. On en a pris acte, tout en nous étonnant de la nécessité de développer un nouveau système national, dans la mesure où il existe déjà 23 systèmes nationaux.

Nous avons pris acte de cette décision en expliquant qu'il ne fallait pas imposer une nouvelle contrainte, qui s'opposerait à l'interopérabilité des trains. À partir de là, libre à la Belgique de faire son choix en tenant compte du cadre international. Il faut bien comprendre que, si chaque État membre développe de nouveaux systèmes, le Thalys comportera non plus huit mais 15 ou 20 écrans et, rapidement, il ne pourra plus circuler. C'est toute la difficulté de trouver cet équilibre.

J'en reviens au personnel et à l'utilité de l'ERTMS pour le conducteur, notamment en ce qui concerne le stress. Il faut bien comprendre que l'ERTMS offre une signalisation de cabine, c'est-à-dire qu'en permanence, le conducteur a une

information sur la vitesse permise, sur la distance libre qu'il a devant lui, ce qui est extrêmement confortable. J'ignore si vous avez eu l'occasion de discuter avec des conducteurs qui utilisent ce système au Luxembourg, en Suisse ou en Italie, mais c'est une situation très confortable pour le conducteur.

En effet, le système de contrôle de vitesse, au lieu d'être un système-sanction, comme beaucoup de systèmes à l'heure actuelle dotés d'un système de freinage dont le conducteur ignore parfois la raison, l'ERTMS constitue une assistance supplémentaire. En général, il est très bien accepté. Nous avons mené une campagne d'essais avec des simulateurs pour précisément s'assurer que l'ergonomie était prise en compte. Voici quelques éléments pour éclairer le débat.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Je vous remercie pour toutes ces informations. Toutefois, je souhaiterais intervenir sur ce qui vient d'être dit. La question n'est pas de savoir si du matériel (logiciels, etc.) doit être acheté en cas de passage à l'ETCS, ERTMS mais bien de savoir si, ultérieurement, tout ne devra pas être changé, étant donné le manque de stabilisation de la norme, etc. À un moment donné, faudra-t-il repartir de la base et tout reprendre à zéro, en perdant tous les investissements consentis jusque-là? Monsieur le président, il me semble que c'est la question que vous posez.

Le président: Confirmez-vous, oui ou non, que le système ETCS qui passe de la génération 1 à 2 ou de 2 à 3 est conçu comme étant un système évolutif et non de superposition? Comme pour les ordinateurs, le système évolutif consiste en un *hardware* qui peut intégrer de nouveaux *softwares* au cours du temps jusqu'au moment où ces nouveaux *softwares* sont tellement évolués qu'ils nécessitent le remplacement de certains éléments *hardware*. J'imagine que l'ETCS est conçu de telle sorte qu'il évolue tant en matière de *software* que de *hardware* mais qu'au moment du passage à une autre génération, il ne nécessite pas de tout changer.

Le Grand-Duché et l'Italie ont fait le choix d'opter pour l'ETCS 1, tout en sachant que, cinq ans plus tard, interviendrait une nouvelle génération de *softwares*. Il en sera de même pour la Belgique si elle fait ce choix aujourd'hui. Vous avez dit que 15 ans étaient nécessaires à l'implémentation d'un nouveau système ETCS. Dès lors, plus on tarde, plus l'horizon se reporte. Imaginons que le Grand-Duché ait terminé en 2015. Si une évolution vers l'ETCS 3 intervient, elle se fera au cours du temps

mais elle ne mettra plus 15 ans. Par contre, le pays qui part de rien aujourd'hui mettra, lui, 15 ans. Par conséquent, si ce choix avait été opéré en 2000, en 2015, nous aurions terminé d'implémenter une génération ETCS 1 peut-être évoluée. En l'occurrence, nous aurons fini au plus tôt en 2025.

Je souhaiterais vraiment vous entendre dire s'il s'agit d'un système évolutif. Confirmez-vous que le passage d'une génération à l'autre n'implique pas de jeter tout ce qui existe?

Christian Faure: Monsieur le président, je peux confirmer, sur la base de tous les exemples connus aujourd'hui, que des évolutions ont eu lieu. Dans certains cas, mais pas dans tous, elles ont nécessité des adaptations, notamment à bord des locomotives. Mais il n'a jamais fallu tout jeter et tout recommencer. D'après mes informations, au Luxembourg, il a seulement fallu adapter une règle opérationnelle pour ne pas utiliser une des fonctions qui posaient problème.

Dans d'autres cas, il est vrai que le *software* à bord du train a dû être modifié ou que certaines règles d'exploitation ont dû être adaptées au sol. Mais il est tout à fait faux de dire que les investissements ont été réalisés pour rien. C'est une erreur.

Nous allons nous assurer que les trains équipés de la version 3 pourront rouler sur toutes les lignes de la version actuelle. C'est ce qu'on appelle la compatibilité descendante. Il s'agit de quelque chose de fondamental, bien entendu, pour que les investissements dans l'infrastructure ne soient absolument pas modifiés par l'évolution du logiciel. Je puis vous le confirmer clairement, et toutes les entreprises ferroviaires qui ont investi pourront également le faire.

Il y a eu des modifications, plus ou moins pénibles selon les cas, mais cela n'a jamais consisté à tout jeter pour recommencer.

David Geerts (sp.a): Ik wil nog even dieper ingaan op de discussie in 2006. In 2006 hebt u rond de tafel gezeten met de NMBS. De argumentatie van de NMBS was dat men een eigen hulpsysteem zou installeren omdat dit veel sneller ging dan werken met ECTS. U zegt dat u niet begreep waarom er een nieuw systeem zou worden geïmplementeerd daar er reeds in 23 andere landen nationale systemen bestonden. Dat hebt u toch gezegd?

Enrico Grillo Pasquarelli: Je ne crois pas que

mon collègue ait dit ce que vous avez répété tout à l'heure, avec tout le respect que je vous dois. Je répète encore une fois: le choix d'ERTMS ou de tout autre système n'était pas un choix imposé à l'époque par la législation communautaire. Même si nous avons eu des contacts à l'époque avec les autorités belges ou la SNCB, nous n'avons pu que prendre acte d'une décision qui était entièrement la leur, entièrement sous leur responsabilité. La Commission n'avait aucun pouvoir juridique, aucune autorité pour imposer tel ou tel système à la Belgique. Le choix était libre pour la Belgique. Il n'aurait été imposé par la législation communautaire que dans les cas très spécifiques que j'ai indiqués: nouvelle ligne grande vitesse et ligne avec financement communautaire.

La décision de déploiement à l'horizon 2015-2020 n'avait pas encore été prise à l'époque, en 2006. La Commission n'avait donc aucun droit d'imposer quoi que ce soit à la Belgique. Notre souci a été exclusivement en 2006 comme actuellement un souci d'interopérabilité. Nous ne voulons pas que par la création ou la prolifération de systèmes d'arrêt automatique, de contrôles commandes, de signalisation différents, on crée des obstacles à la libre circulation des trains qui ne seraient pas dotés du nouveau système que tel ou tel État membre voudrait instaurer. C'est pour cela que nous avons des restrictions à l'invention de nouveaux systèmes depuis un certain temps et c'est pour cela que nous préconisons ERTMS dans les conditions que je vous ai dites.

Actuellement, nous sommes en discussion avec les autorités belges pour voir dans quelle mesure les mesures de sécurité qui sont en train d'être prises sur le réseau belge peuvent ne pas créer d'obstacles additionnels à la libre circulation des trains qui seraient par hypothèse déjà dotés d'ERTMS. Voilà la chose capitale pour nous. Pour le reste, je le répète, il s'agit du choix qu'a fait la Belgique.

À un certain moment, monsieur le président, il faudra répondre aux questions concernant l'aspect humain et les aspects de sécurité. Mais si vous voulez continuer.

Le président: Nous allons essayer de clore cette partie. Si l'un ou l'autre collègue veut intervenir...

Concrètement, en 2006, vous êtes étonné du développement d'un système propre TBL1+ au moment où d'autres faisaient l'ETCS. C'est ce que j'ai compris.

David Geerts (sp.a): (...) Vous avez dit que tous

les États membres étaient libres mais en même temps, vous avez déclaré qu'en 2006, vous posiez des questions aux États membres pour savoir s'ils allaient développer leur propre système. C'est ce que j'ai entendu. Votre collègue a déclaré que vous étiez étonnés qu'un État membre ait fait le choix d'un système propre au lieu d'adopter l'autre système.

Enrico Grillo Pasquarelli: Il s'agit en effet d'une question importante. Je répète que la Commission pouvait être étonnée ou reconnaître que ce choix n'était peut-être pas le choix qu'elle aurait elle-même souhaité, c'est-à-dire un choix européen. Cela restait un choix national qui pouvait présenter des risques pour l'interopérabilité. Mais dans la mesure où il n'y avait pas d'obligation précise d'installation d'ERTMS, en dehors de ces obligations, nous n'avons pas une autorité précise pour dicter sa conduite à la Belgique en la matière.

David Geerts (sp.a): Quelles sont les raisons de cet étonnement? Pouvez-vous le motiver? Vous avez déclaré que vous étiez étonnés. Pour quelles raisons?

Christian Faure: En fait, c'est assez simple. À l'époque, il y avait déjà 23 systèmes nationaux en Europe, certains États membres ayant même plusieurs systèmes. L'idée de l'ensemble du secteur et de l'ensemble des États membres était d'aller vers un système unique, l'ERTMS. Il peut sembler paradoxal qu'un État membre s'oriente vers un nouveau système, bien entendu. Nous avons discuté de ceci avec les autorités belges pour examiner ce paradoxe qui explique l'étonnement, même si le mot n'est peut-être pas le plus adapté.

Il est apparu que la logique sous-jacente était de faciliter la transition vers l'ERTMS tout en améliorant la sécurité du réseau belge. Il faut savoir que la Belgique était dans une situation assez particulière: contrairement à plusieurs autres États membres, elle ne disposait pas d'un système donnant entière satisfaction en matière de sécurité. Le raisonnement consistait à dire: comment peut-on déployer l'ERTMS sur le réseau existant, équiper les locomotives pour éviter les accidents, et faire tout cela rapidement?

Il est aussi vrai qu'installer l'ERTMS à bord de certaines locomotives relativement anciennes est quelque chose d'assez compliqué. Maintenant, savoir si c'est plus simple, quels sont les gains de temps et si les décisions sont justifiées, c'est une affaire dans laquelle nous ne pouvons pas entrer,

parce que nous n'avons pas les éléments. Donc, prenez cela comme une affirmation tout à fait neutre.

Le président: Avez-vous dit à la Belgique: "Pourquoi ne faites-vous pas maintenant le choix de l'ETCS?"

Christian Faure: Monsieur le président, nous nous sommes tenus en retrait, bien sûr. Nous avons simplement dit: "Si vous prenez un système qui est nouveau, il faudra faire attention aux problèmes d'interopérabilité à l'étranger". Nous avons compris que le système au sol allait être compatible avec l'ERTMS. C'est-à-dire que, pour passer sur l'autre ligne, les trains devaient être équipés de l'ERTMS – solution logique pour la plupart des opérateurs – ou équipés du système TBL1+, qui aurait été la solution la plus rapide pour les trains SNCB en attendant qu'ils soient équipés de l'ERTMS. C'est le canevas global qui nous a été présenté.

Enrico Grillo Pasquarelli: Monsieur le président, je voudrais ajouter que toute cette discussion, qui n'a pas été formelle, mais qui a été un simple contact en vue de s'informer, n'est jamais descendue dans une analyse technique des mérites respectifs d'un système par rapport à l'autre. Elle s'est tout simplement basée sur l'encadrement et l'architecture générale de la réglementation européenne en matière de signalisation.

Christian Faure: Je tiens à apporter une précision importante. Nous n'avons compétence pour imposer les exigences que sur les lignes qui font partie du réseau transeuropéen, c'est-à-dire les lignes principales.

Après, sur le réseau que nous appelons "secondaire", mais qui est tout à fait fondamental aux niveaux national et régional, nous n'avons aucune compétence pour juger les systèmes techniques mis en place. Même si, bien entendu, il y a tout intérêt à avoir une compatibilité, nous n'avons pas de compétence au niveau européen pour juger ce qui est fait.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik bied mijn excuses aan bij de sprekers, voor het missen van hun boeiende inleiding. Op de HSL-verbinding tussen Amsterdam en Brussel was er echter vertraging wegens een veiligheidsprobleem; een trein stond op het verkeerde spoor waardoor de HSL trager moest rijden. Het kan moeilijk nog cynischer.

Ik heb twee vragen waarvan de eerste aansluit bij de vraag van de voorzitter. De mensen van NMBS zelf hebben ons gezegd dat TBL1+ een doorgroeijsysteem is naar ECTS. TBL1+ bevat zowel qua hardware als qua software heel veel componenten die de implementatie van ECTS mogelijk maken.

Vervolgens wekte het verwondering bij de Commissie dat een vertegenwoordiger van de vakbonden, van de syndicaten, hier zei dat de keuze van een systeem door de bescherming van de nationale industrie wordt beïnvloed, dus door de leverancier. U waakt over de open markten. Wat is uw visie daarop? Hangt of hing de keuze van een systeem samen met wat ik zou noemen de lokale leveranciers? Europa waakt daar toch over?

Enrico Grillo Pasquarelli: Je commence par la deuxième question, à laquelle je ne répondrai pas ou plutôt je répondrai seulement pour dire que, s'il existe des preuves d'un traitement discriminatoire vis-à-vis de certains fournisseurs, la Commission devra intervenir dans la mesure où des règles de l'Union européenne en matière de marché public et de non-discrimination seraient concernées. Tant que nous n'avons pas ce genre de preuves, nous ne pouvons pas intervenir. Dans ce cas, je ne suis absolument pas au courant de preuves pouvant appuyer les allégations émises et sur lesquelles je ne veux pas prendre position.

Sur la première question posée concernant les similitudes, les possibilités d'une évolution du système TBL1+ vers un système ETCS, la réponse courte est oui; la réponse longue, c'est M. Faure qui la donnera.

Christian Faure: Je comptais aussi donner une réponse courte! En effet, des composants communs existent tant à bord qu'au sol. Maintenant, le degré de facilité qui permettra de passer d'une solution TBL1+ à une solution ETCS dépendra de la manière dont tout cela sera mis en œuvre. Nous n'avons aucun élément pour juger de la facilité.

La réponse objective est simplement oui, il y a des composants communs.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Sur cet élément, je souhaiterais intervenir. Vous avez dit, mais je vous demande de confirmer, qu'il vous a été dit, au moment où vous a été présenté le système TBL1+, qu'il serait compatible avec des locomotives équipées en ERTMS. En tout cas, cela vous a été présenté ainsi.

Quand nous avons entendu récemment les responsables de la SNCB, ils nous ont en revanche dit, pour justifier le long temps nécessaire à la mise en œuvre de l'ETCS et de l'ERTMS, qu'il faudrait une série de modifications, notamment en termes de relevés topographiques à intégrer dans les balises pour permettre le contrôle continu de la vitesse en fonction de la topographie de la ligne. Cela prendrait énormément de temps.

Cet élément m'amène à dire qu'à l'heure actuelle, il ne peut y avoir de compatibilité automatique entre une balise TBL1+ et un système embarqué ERTMS.

Christian Faure: Ces informations me semblent tout à fait exactes. Pour simplifier les choses, on parle uniquement de l'équipement au sol; le *hardware*, c'est-à-dire la balise qui est placée dans le sol, est la même. Le TBL1+ comme l'ERTMS utilisent le même composant *hardware* mais l'ERTMS, étant un système plus sophistiqué, nécessite davantage d'informations. En outre, le TBL1+ fonctionne par une protection des points donnés, c'est-à-dire en protégeant des signaux particulièrement dangereux, tandis que l'ERTMS surveille le train de manière continue le long d'une ligne. La stratégie d'équipement est également un peu différente: plutôt que d'équiper des signaux comme dans le cadre du TBL1+, on va équiper des lignes entières.

Dans la grande majorité des États membres, on a observé que le déploiement d'un système, que ce soit l'ERTMS ou un système national, est beaucoup plus compliqué et lent à bord qu'au sol. Le facteur de risque le plus déterminant est la vitesse des équipements de bord. Je ne dispose pas d'éléments permettant de confirmer que ce soit le cas spécifiquement pour la Belgique. Il n'y a toutefois pas de raison que ce soit une exception.

De ce fait, une stratégie qui viserait un équipement, éventuellement simultané, au sol en ERTMS et TBL1+ et qui laisserait le choix aux opérateurs à bord entre les deux systèmes pourrait présenter un optimum en termes de risque. Mais, là encore, ce n'est pas le rôle de la Commission d'en décider. Les experts qui sont davantage compétents et qui disposent de plus d'informations que nous pourront élaborer sur cette proposition faite à titre purement personnel.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Je vous posais cette question car la SNCB vous a présenté le

système TBL1+ comme compatible avec des locomotives équipées en ERTMS.

Le **président**: Monsieur Faure, confirmez-vous qu'il faille plus de temps pour implémenter le système sur l'infrastructure que sur les locomotives?

Christian Faure: En fonction de l'expérience acquise dans d'autres États membres, on peut dire que c'est l'inverse. Il faut plus de temps pour équiper les locomotives. Ne me demandez pas pourquoi!

Le **président**: Je pense que notre pays participe d'une logique chère à Magritte parce que, chez nous, c'est l'inverse!

Jan Mortelmans (VB): Mijnheer de voorzitter, wij hebben hier de discussie over 2006 gehad. U legt er ook altijd de nadruk op dat u slechts eisen kunt stellen voor welbepaalde lijnen of trajecten. Als ik u goed heb beluisterd, bent u op dit moment opnieuw in discussie met de NMBS voor de nieuwe maatregelen die vanuit de NMBS worden voorgesteld. Heerst daar ook verbazing? Hebt u daar ook een bepaalde mening over en kunt u ons die ventileren? Of is dat op dit ogenblik nog niet mogelijk?

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): J'ai cru vous entendre dire que vous étiez en contact avec les autorités belges pour voir si les nouvelles mesures de sécurité étaient bien compatibles en termes d'interopérabilité. Je suis quelque peu étonné. Cela signifie-t-il qu'aujourd'hui, il n'y a pas encore de "cachet" de l'Union européenne, de la Commission pour dire que le TBL1+ est interopérable?

Enrico Grillo Pasquarelli: Rien n'est jamais automatique, rien n'est jamais blanc ou noir. C'est un juriste et non un ingénieur ferroviaire qui vous le dit!

Nous ne sommes pas en contact avec la SNCB ou Infrabel. Nous sommes en contact avec les autorités belges, avec le département fédéral de la Mobilité auquel nous avons demandé de nous donner une situation de fait des décisions qui ont été prises au niveau national pour le renforcement de la sécurité des systèmes de signalisation en Belgique. Nos informations provenaient jusqu'à présent de la presse, notamment de la presse spécialisée. De plus, nous disposons également d'informations informelles. Nous voulons une prise de position formelle des autorités belges compétentes sur ce qu'elles entendent faire ou sur

les instructions qui ont été données au gestionnaire de l'infrastructure et à l'entreprise ferroviaire principale, la SNCB.

Sur cette base, nous devons analyser, avec les autorités belges, dans quelle mesure l'interopérabilité peut être assurée entre ce que la Belgique va déployer, les renforcements sécuritaires décidés par ce pays, et les opérateurs ferroviaires qui seraient amenés à apporter en Belgique des trains qui ne seraient pas dotés du système TBL1+. C'est là où intervient la question de la compatibilité, de l'interopérabilité entre TBL1+ et ERTMS. C'est une question qui ne peut pas être tranchée de façon manichéenne (oui-non, noir-blanc). C'est une question de degrés, d'ajustements, d'adaptations. C'est ce qui doit être véritablement examiné.

La Commission souhaite – et je n'entre absolument pas dans les détails d'une discussion qui ne fait que commencer et qui devra être poursuivie –, s'assurer que, dans le respect des compétences belges et communautaires, le renforcement des systèmes de sécurité, et en particulier le déploiement accéléré de TBL1+ soient réalisés de la manière la plus compatible possible – si vous me permettez l'expression – avec le système européen ERTMS pour que cela ne constitue pas une barrière à la libre circulation des trains, donc des marchandises et des personnes, dans l'espace européen.

Je ne sais pas s'il y a des questions auxquelles nous n'avons pas encore répondu.

En ce qui concerne la question sur l'échéance de 2030, ne connaissant pas exactement les plans, je ne peux pas me prononcer. Toutefois, comme nous l'avons dit, les délais d'installation de tout système de sécurité sur l'ensemble d'un territoire national sont une opération de très grande envergure. L'exemple de la France le montre. Elle a commencé dans les années '80 à se doter d'un système de vitesse mais a pris un retard considérable. Ce n'est qu'en 2006 qu'elle a terminé son déploiement, 26 ans après - il est vrai que le réseau français est plus grand que le réseau belge -, avec un produit final très différent du produit initial car là aussi les spécifications ont évolué au cours des années.

Peut-on confirmer que l'ERTMS est le remède universel pour la sécurité ferroviaire, comme les statistiques le démontrent? L'ERTMS est une réponse à un problème de sécurité mais d'autres problèmes se posent comme par exemple les passages à niveau, les charges à l'essieu, etc. qui

ne peuvent pas être réglés par l'ERTMS. Ce système sert à gérer le trafic des trains qui se succèdent sur une ligne. C'est donc un système de régulation de la vitesse des trains pour qu'ils ne se tamponnent pas – excusez-moi l'expression.

En ce qui concerne les questions à dimension humaine (formation des conducteurs, etc.) et les rapports de sécurité de l'Agence, je demanderai à mon collègue Patrizio Grillo d'intervenir.

Patrizio Grillo: Monsieur le président, en ce qui concerne la question du suivi des performances de sécurité, la directive dont l'Union européenne s'est dotée en 2004 a prévu un certain nombre d'instruments que je voudrais préciser.

La directive fixait un certain nombre d'indicateurs, comme les accidents, le nombre de passages à niveau, la quantité de kilomètres équipés en matière de système de protection de freinage, etc. À partir de 2006, l'obligation existait pour les différents États membres de nous fournir les valeurs de ces indicateurs dans les pays. L'Agence a ainsi mis en chantier une collecte d'informations, qui a permis d'établir le rapport tel qu'il a été distribué. L'Agence établit régulièrement des rapports, qui présentent ces statistiques.

On vous a dit, lors de la présentation, qu'il fallait être extrêmement prudent. En effet, lorsque la directive a fait mention de ces indicateurs, nous ne disposions pas à ce moment de définitions harmonisées. Ce problème des définitions était connu au moment de l'adoption de la directive. C'est la raison pour laquelle la directive prévoyait de revoir l'annexe 1 de cette directive avec des définitions. Ce travail a été effectué et a fait l'objet de la publication d'une directive de la Commission, qui modifie l'annexe 1 (CE2009/149). Dans cette nouvelle directive, publiée l'an dernier, les indicateurs sont revus et définis de manière extrêmement précise. Cela signifie qu'à partir de maintenant, les données seront tout à fait comparables, sans ambiguïté. C'est un premier instrument dont nous disposons.

Pourquoi des indicateurs? Parce que nous allons à présent collecter les données et les comparer. C'est le deuxième instrument que nous avons appelé une méthode commune de sécurité. Le 5 juin 2009, nous avons adopté une décision, qui fixe la méthode de calcul des statistiques et de suivi des performances en matière de sécurité. Cette décision contient des obligations pour les États de fournir les données en fonction des indicateurs décidés. Ensuite, l'Agence doit effectuer un travail pour vérifier l'évolution de ces

indicateurs. Une méthodologie précise les actions à prendre en fonction de ces résultats. Après avoir passé les données à la moulinette, on en arrive à une déclaration pour chaque État. Les performances sont-elles acceptables ou pas? Dans la négative deux critères ont été fixés: soit on en arrive à la détérioration possible des performances de sécurité, soit à la détérioration probable de ces dernières.

Dans les deux cas, il est demandé à l'État membre de justifier la raison de la détérioration et dans le cas le plus grave, il lui est demandé de fournir un plan d'assainissement de la situation. Cette méthodologie a été adoptée l'année passée et nous allons pouvoir l'appliquer, dès lors que nous avons des données comparables.

Certaines données ne vous ont pas été présentées car elles n'ont pas encore fait l'objet d'une publication de la part de l'Union européenne. Il s'agit de la fixation des objectifs communs de sécurité prévus par la directive. Une première série vient d'être élaborée. Elle a fait l'objet d'une décision favorable du comité des États membres au mois de février mais n'a pas encore fait l'objet de la décision finale de la Commission. C'est une question de semaines. Une fois que cette décision sera prise, elle sera adressée aux États membres et publiée au *Journal Officiel de l'Union européenne*.

Dans cette décision, il y a effectivement des tableaux annexés avec des valeurs de référence. Avec une série de quatre années de données, nous avons élaboré une photographie des valeurs de référence pour chaque pays et pour chacun des risques qui sont indiqués dans la décision. La directive dit que les États membres doivent absolument maintenir le niveau actuel ou l'améliorer. Nous avons maintenant une photographie et à partir de l'année prochaine, nous pourrons dire si la situation évolue dans le bon sens ou pas et nous pourrons alors prendre des mesures.

À partir de ces trois instruments, nous avons la possibilité d'agir.

Je mentionnerai également les rapports effectués chaque année par l'autorité nationale de sécurité. Il y avait notamment une question sur le nombre d'audits. La directive demande aux États membres de nous fournir chaque année un rapport qui contient les statistiques en matière d'indicateurs, le nombre d'entreprises ferroviaires qui ont été certifiées et la manière dont les États membres suivent cette certification. Il ne suffit pas

de donner un certificat valable cinq ans, il faut vérifier que les entreprises prennent bien les mesures qu'elles se sont engagées à prendre.

Enfin, le dernier pilier est la question des accidents. Quand il y a des accidents graves, la directive demande aux États membres de lancer une enquête technique, différente de l'enquête judiciaire. L'enquête technique vise uniquement à établir les causes des accidents et à faire des recommandations afin d'éviter que ces accidents se reproduisent. Il y a donc obligation de faire une enquête et de fournir le rapport maximum un an après l'accident. Ces rapports sont ensuite transmis à l'Agence européenne qui les publie sur son site. C'est le troisième moyen de vérifier que la sécurité ne se détériore pas et qu'elle évolue dans le bon sens.

En ce qui concerne la formation des conducteurs, je repasse la parole à M. Christian Faure.

Christian Faure: J'en ai déjà parlé.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Er is iets dat vaak wordt genoemd maar wat niet op feiten gebaseerd is, namelijk het verband tussen de liberalisering en de veiligheid. Er wordt wel eens geponneerd dat liberalisering tot minder veiligheid leidt. De cijfers bewijzen echter het tegendeel. In Groot-Brittannië en Nederland zijn er per miljoen km de minste ongevallen. Wat is uw visie daarop?

Enrico Grillo Pasquarelli: Très brièvement, je dirais qu'il n'y a pas de rapport entre les deux, c'est-à-dire entre la libéralisation et la sécurité. Cela ne veut pas dire que plus il y a de libéralisation, plus il y a de sécurité, mais les statistiques que nous avons démontrent justement que la libéralisation progressive, ô combien progressive, du marché européen n'a eu aucune influence négative sur la sécurité ferroviaire.

Le président: Je vous renvoie à la publication ERA. Elle contient des chiffres intéressants, mais il faut rester prudent lors de l'interprétation de chiffres.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): J'aurais voulu émettre de petites conclusions, monsieur le président, si vous le permettez.

À ce stade, de ce que les représentants de la Commission nous ont dit, je conclus que la SNCB, la Belgique aurait bien pu entamer l'implémentation de l'ERTMS au début des années 2000, qu'il n'existait aucun obstacle majeur en

termes d'évolution des spécifications, tel que cela nous a été rapporté, mais qu'à l'instar d'autres pays, la Belgique aurait pu se lancer dans cette aventure.

Sur base des informations que nous avons actuellement, monsieur le président, il semble qu'une décision de principe avait été prise au début des années 2000 de se lancer dans l'ETCS. Selon les informations, dont la fameuse ligne du temps, ce n'est que vers 2004-2005 (à vérifier!) que la SNCB a fait au contraire le choix d'un système national, qu'elle commence maintenant à implémenter, mais pour lequel vous nous dites que la Commission est encore aujourd'hui en contact avec l'État pour vérifier l'interopérabilité du système.

Là-dessus, je ne peux que vous répéter mon étonnement.

Le président: S'il n'y a pas d'autre question, il me reste à vous remercier, messieurs, pour cette audition importante du point de vue de la comparaison avec la norme européenne.

Si vous avez des documents à nous faire parvenir, vous pouvez les adresser au secrétariat; nous les diffuserons auprès des membres.

Pour certains parlementaires, nous nous retrouvons cet après-midi pour la visite du centre de tri postal Charleroi X.

La réunion publique de commission est levée à 12.17 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.17 uur.