

Relations internationales

DU 22 AU 25 MARS 2010

RAPPORT D'UN VOYAGE D'ÉTUDES EN ITALIE DU NORD ET EN SUISSE D'UNE DÉLÉGATION DE LA COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES

1. Objectif du voyage d'études

Ce voyage d'études poursuivait les objectifs suivants :

1. Étude de la possibilité de mettre en service des trains pendulaires sur la ligne Bruxelles–Luxembourg– Strasbourg–Bâle:
 - a) visite de l'usine Alstom à Savigliano, où sont construits des trains pendulaires;
 - b) voyage entre l'Italie et la Suisse à bord d'un nouveau train pendulaire.
2. Rencontre avec des utilisateurs de trains pendulaires:
 - a) Virgin Trains (opérateur privé au Royaume-Uni);
 - b) SBB/CFF (opérateur public des chemins de fer en Suisse);
 - c) informations sur les normes de sécurité nationales et européennes et sur l'interopérabilité;
 - d) comparaison entre les différents systèmes sur le plan des coûts et des performances.
3. Analyse du réseau suisse des chemins de fer sur les plans de la sécurité, de la ponctualité et de la qualité du service:
 - a) stratégie en matière d'infrastructures;
 - b) fonctionnement opérationnel.
4. Échange d'expériences avec les autorités suisses : rencontre avec la commission des Transports et des Télécommunications du Parlement suisse.

2. Composition de la délégation

Président

François Bellot (MR, président)

Membres de la commission

Ludo Van Campenhout (Open Vld)

Jef Van den Bergh (CD&V)

Valérie De Bue (MR)

Jan Mortelmans (VB)

David Geerts (sp.a)

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!)

David Lavaux (cdH)

Patrick De Groote (N-VA)

Paul Vanhie (LDD)

Secrétaire

Joris Van Den Bossche

3. Programme

Lundi 22 mars 2010

a) Alstom

A l'issue d'un vol Bruxelles-Turin et d'un trajet en car, la délégation a visité l'usine Alstom à Savigliano.

Une présentation de l'usine a d'abord été faite à la délégation : Alstom est l'un des principaux constructeurs dans le secteur des chemins de fer. L'usine compte huit sites de production et des clients dans le monde entier. L'entreprise s'investit fortement dans le développement de systèmes permettant de mieux sécuriser le transport ferroviaire.

Des précisions ont ensuite été données sur les activités sur le site de production de Savigliano et plus particulièrement sur le développement des trains pendulaires (« pendolino ») depuis 1967.

La technologie pendulaire, qui connaît actuellement déjà sa quatrième phase de développement, présente les avantages suivants :

- L'angle maximal de 8° entre le train et les rails permet d'augmenter la courbe de vitesse de 20 à 30 %, raccourcissant considérablement la durée du trajet. Grâce à la rotation permanente des voitures sur les rails, l'augmentation de la vitesse ne diminue en rien le confort des voyageurs;
- La technologie peut être installée dans des trains existants, ce qui permet de limiter les coûts d'investissement, d'accélérer l'installation et de réduire au maximum l'incidence sur l'environnement.
- Le coût de l'entretien des voies diminue grâce à une meilleure répartition des forces, une limitation de la masse suspendue (compte tenu de l'augmentation de la hauteur par rapport à la voie) et la conception même des bogies.

La dernière génération des trains pendulaires offre également davantage de facilités à bord, une augmentation de capacité et une meilleure interopérabilité.

La mise en service d'un train pendulaire sur le trajet Bruxelles-Luxembourg permettrait un gain de temps de 8 minutes, tout en nécessitant au préalable un certain nombre d'investissements en matière d'infrastructure.

b) Virgin Trains

Durant l'après-midi, M. Chris Gibb, "chief operating officer" de Virgin Trains, a fourni des précisions sur les effets de l'introduction des trains pendulaires au Royaume-Uni.

La ligne à grande vitesse West Coast Main Line (Glasgow/Edinburgh – Manchester – London) rencontre un grand succès grâce à d'excellents résultats en matière de vitesse, de ponctualité et de confort (internet, petit déjeuner, espace pour les voyageurs): des bénéfices et un nombre de voyageurs en augmentation sont la preuve du fait que les clients sont disposés à dépenser plus pour un excellent service. Ce type de transport ferroviaire constitue une alternative à part entière à d'autres modes de transport et son incidence sur l'environnement est en outre moindre. Afin de faciliter l'introduction des trains pendulaires ainsi que la mise en place du système de sécurité européen, il a surtout été opté pour une modernisation rapide du matériel roulant (plutôt que pour une remise à niveau de trains devenus vétustes). La même ligne connaît par ailleurs un succès identique pour ce qui est du transport de marchandises.

Un seul accident s'est produit sur cette ligne avec le déraillement d'un train à Grayrigg le 24 février 2007. Malgré la gravité de l'incident, les avantages du train pendulaire sont clairement apparus : aucune victime mortelle n'a été à déplorer et les dommages matériels sont restés relativement limités.

Mardi 23 mars 2010

a) Voyage en pendolino

Après un trajet en car vers Domodossola, la délégation s'est rendue à Berne (Suisse) à bord du pendolino ETR610, via le tunnel du Lötschberg. Toute une série d'informations ont été fournies à bord du train.

- Des informations ont été données sur la stratégie de la compagnie SBB/CFF, l'opérateur public des chemins de fer suisses;
- Les systèmes de sécurité embarqués à bord du train ont été présentés;
- Les membres de la délégation ont eu l'opportunité de visiter la cabine du conducteur et ils ont reçu des explications sur les possibilités d'interopérabilité des trains de ce type.

b) Échange de vues avec la SBB/CFF

L'exposé introductif et l'échange de vues qui a suivi ont permis de retracer l'évolution du transport ferroviaire en Suisse, une attention toute particulière étant accordée aux choix effectués en matière de matériel roulant et d'interopérabilité dans un contexte international ainsi qu'aux efforts consentis dans le domaine des systèmes de sécurité automatiques.

L'offre de la SBB/CFF augmente en permanence, tant sur le plan des services que sur celui de la qualité ou encore de la sécurité. Le transport ferroviaire est considéré en Suisse comme un mode de transport prioritaire.

- il ressort d'une comparaison avec la Belgique que les déplacements en train sont proportionnellement deux fois plus nombreux en Suisse ;
- la Suisse dispose du réseau ferroviaire le plus dense et le plus intensivement utilisé au monde.

Cette situation est le résultat d'une offre aussi large que fiable (88% des trains arrivent à destination à l'heure ou avec un retard de maximum 3 minutes), assortie d'une vitesse commerciale élevée et d'une très grande interopérabilité avec d'autres modes de transport.

La technologie pendulaire est très largement représentée dans le cadre de l'achat de nouveau matériel roulant par la SBB/CFF. Elle autorise une augmentation de la vitesse commerciale tout en permettant de conserver un excellent rapport coût-efficacité. Il ressort des enquêtes menées que la satisfaction des clients concernant ce type de trains est élevée.

Concernant les systèmes de sécurité automatiques, la Suisse est confrontée, au même titre que d'autres pays, à une situation d'une grande complexité en raison du fait que les systèmes ont été mis en place progressivement et à des moments différents. La SBB/CFF utilise ou sera amenée à utiliser plusieurs systèmes de sécurité : l'Integra-Signum, le ZUB, l'ERTMS de niveau 1 (pour les lignes moins rapides, système voué à une extinction complète d'ici à 2017) et l'ERTMS de niveau 2 (pour les lignes atteignant une vitesse supérieure à 160 kilomètres à l'heure). L'ERTMS (European Rail Traffic Management System) est un système de sécurité standard en Europe, constitué de deux parties :

- l'ETCS (European Train Control System) assure un contrôle de la vitesse ou du franchissement des feux rouges. L'ETCS de niveau 1 assure un contrôle limité de la vitesse, tandis que l'ETCS de niveau 2 permet un contrôle permanent de la vitesse ;
- le GSM-R (GSM for Railways) est un réseau d'infrastructure de téléphonie mobile, qui permet une communication efficace avec les conducteurs de train.

En dépit du fait que le principal opérateur ferroviaire suisse soit actif dans un pays non-membre de l'Union européenne, la SBB/CFF opte en faveur du système ERTMS européen, afin de garantir une interopérabilité et une sécurité optimales pour l'ensemble des usagers. Une analyse plus détaillée met en évidence que, par rapport au Signum et au ZUB, l'ERTMS offre les avantages suivants :

- une réduction à terme du nombre de systèmes (l'ERTMS s'imposant en tout état de cause comme une nécessité pour les lignes internationales) ;
- une amélioration intrinsèque de la sécurisation (par le renforcement de son caractère automatisé) ;
- une plus grande disponibilité du monitoring actif (réduisant le nombre de pannes) ;
- pas d'augmentation des frais d'entretien existants.

Au cours de la période de transition, un effort financier et logistique sera requis, mais à moyen et à long terme, l'ERTMS offre des avantages sur tous les plans.

c) Présentation concernant l'interopérabilité entre les systèmes de signalisation standard nationaux et européens

MM. Michel Van Liefferinghe, président du comité ECTS de l'UNIFE, la fédération européenne des organisations d'employeurs, et François Lacôte, l'un des fondateurs du TGV français, ont fourni des informations complémentaires à propos des possibilités et des difficultés sur le plan de la sécurisation dans le cadre de la mise en place de l'interopérabilité entre les trains.

Les premières étapes vers une sécurisation automatique du transport ferroviaire ont été accomplies il y a plus de cinquante ans déjà. Le dispositif actuel revêt une grande complexité : pas moins de 23 systèmes différents sont utilisés en Europe. Alstom assure le développement des systèmes KVB (France), TBL (Belgique), ATB (Pays-Bas), SCMT (Italie) et ERTMS. L'ERTMS connaît un développement rapide dans plusieurs pays. Ainsi, le planning actuel prévoit que 3.385 trains seront prochainement équipés de cette technologie.

L'orateur a ensuite fourni des précisions sur quelques applications concrètes de l'ERTMS, en particulier deux trajets récemment réalisés en Belgique : d'une part, le trajet qui relie Liège à la frontière allemande et, d'autre part, celui qui relie Anvers à la frontière néerlandaise.

Le principal défi, qui consiste à garantir l'interopérabilité des lignes internationales, a également été relevé avec succès. Par ailleurs, une évaluation a démontré la ponctualité et la convivialité des trains équipés de la technologie ERTMS.

Mercredi 24 mars 2010

Cette journée a été consacrée à un échange d'idées au sein du Parlement suisse. La délégation s'est entretenue avec sept députés membres de la Commission des Transports et des Télécommunications du Parlement suisse ainsi qu'avec M. Pierre-André Meyrat, fonctionnaire dirigeant en charge du financement des infrastructures à l'Office fédéral suisse des transports.

M. Germanier, président de la commission, a indiqué que le développement du trafic ferroviaire constituait depuis longtemps une priorité pour la Suisse, ainsi qu'en témoignent certaines décisions politiques, mais également les résultats de référendums. La population suisse s'est déjà souvent prononcée sur des questions de mobilité et d'infrastructure et chaque fois, les points litigieux ont été tranchés en faveur des transports publics et contre l'érosion de l'espace public par les autoroutes.

Dans un cas (référendum sur la protection des régions alpines contre le trafic de transit), une décision du Parlement a même été annulée par une décision de la population.

Cela fait très longtemps que la Suisse met l'accent sur le trafic ferroviaire : les premiers grands projets d'infrastructure datent déjà du 19^e siècle. La Suisse n'est pas membre de l'Union européenne, mais ce pays souscrit entièrement à la nécessité d'une interopérabilité maximale des lignes ferroviaires internationales et d'accords efficaces avec d'autres pays. Les autorités suisses ont même financé des investissements à l'étranger pour pouvoir relier les trajets suisses aux lignes internationales à grande vitesse.

Dans le cadre des relations avec les voyageurs, il est systématiquement opté pour une approche intégrale des transports publics :

- les sociétés nationales de chemins de fer et les autres sociétés de transports harmonisent leurs offres respectives en fonction des besoins des clients ;
- Les voyageurs ont la possibilité d'acheter un seul billet ou abonnement, qu'ils peuvent utiliser pour tous les types de transports publics, de n'importe quelle société.

La Suisse développe actuellement une vision de l'avenir du rail pour les 20 prochaines années ("Rail 2030") qui exigera des investissements à concurrence de 12 à 21 milliards de francs suisses. Ces investissements, dont l'importance s'explique en partie par la topographie particulière du pays, seront financés par le fonds des grandes infrastructures des transports publics.

M. Pierre-André Meyrat a montré, chiffres à l'appui, que la Suisse est le pays où les chemins de fer sont le mode de transport le plus populaire : en 2008, le nombre de kilomètres parcourus par habitant était de 2.422 (contre 1.000 km seulement en Belgique), ce qui résulte d'une politique volontariste menée par les différentes autorités pour promouvoir les transports publics. Huit à neuf pour cent du budget fédéral sont consacrés aux transports publics.

Le financement public des transports en commun s'effectue par trois voies :

- Les dépenses suivantes sont financées par le budget fédéral courant :
 - l'entretien des infrastructures : à cet effet, des moyens sont octroyés à la SBB/CFF, mais aussi aux sociétés ferroviaires privées ;
 - l'adaptation des infrastructures pour les personnes à mobilité réduite ;
 - les prestations de transport demandées par les cantons : à cet effet, les cantons paient à l'autorité centrale une contribution individualisée qui est fixée dans le cadre d'une procédure annuelle, en fonction de la longueur des lignes concernées et du nombre de sociétés de chemins de fer privées sur leur territoire (les services d'entreprises privées coûtent plus cher que les investissements de l'entreprise publique de transport ferroviaire). Globalement, l'autorité fédérale et les cantons paient chacun environ la moitié d'un montant annuel opérationnel de 800 millions d'euros ;
 - la rémunération pour la promotion du transport combiné ;
- Le Fonds des grandes infrastructures des transports publics (fonds FTP) prend en charge le financement du développement du réseau d'infrastructures ferroviaires. Ce Fonds constitué en 1998 et qui ne dispose pas en tant que tel de la personnalité juridique, puise dans trois sources de financement : une taxe sur la circulation des poids lourds, un impôt sur les carburants et 0,1% des recettes de la TVA en Suisse. Il doit réaliser le renouvellement des infrastructures par le biais de quatre grands projets :
 - la réalisation des tunnels du Lötschberg et du Gothard sur des lignes ferroviaires traversant les Alpes ;

- Rail 2000 (le plan général pour une amélioration de l'offre) ;
 - la limitation des nuisances sonores par une amélioration des systèmes de freinage des wagons de marchandises et par l'installation d'écrans anti-bruit ;
 - le raccordement de l'infrastructure ferroviaire suisse aux lignes à grande vitesse dans les pays voisins (sur son propre territoire, la Suisse n'a pas opté en faveur de lignes à grande vitesse : en raison de la superficie limitée du territoire, le gain de temps ne serait pas proportionnel aux investissements requis) ;
- Un Fonds d'infrastructure général assure principalement le financement de l'infrastructure routière mais investit également dans une moindre mesure dans l'amélioration du trafic en agglomération par le développement de l'infrastructure ferroviaire.

M. Meyrat s'est également intéressé à la question de la libéralisation du transport ferroviaire. A première vue, la concurrence constitue une réalité sur le réseau ferroviaire suisse : parallèlement à l'opérateur ferroviaire public - la SBB/CFF -, quelque 30 à 40 compagnies de chemin de fer privées sont également actives sur le territoire de la Suisse. La libéralisation du marché constitue incontestablement une réussite dans le domaine du transport de marchandises : la compétitivité s'est renforcée et la répartition entre les différents moyens de transport évolue de plus en plus en faveur du rail. Toutefois, dans le secteur du transport de voyageurs, la libéralisation ne correspond pas, de fait, à une réalité :

- les trajets longues distances sont caractérisés par une situation de monopole, dans le cadre de laquelle la SBB/CFF dispose de concessions. La loi permet, dans une mesure restreinte, l'octroi de ces concessions par le biais d'une procédure concurrentielle mais les possibilités en ce sens sont réduites et la population n'est guère favorable à cette formule. En revanche, de nouveaux instruments de gestion sont mis au point afin de renforcer l'efficacité de ce type de transport ;
- concernant les trajets plus courts et le trafic en agglomération, on observe une évolution vers l'octroi de concessions pour le transport par autobus local par le biais d'une procédure concurrentielle ; pour le transport ferroviaire, aucun projet en ce sens n'existe actuellement. Dans ce domaine, la politique mise en œuvre par la Suisse diffère donc de celle menée par l'Union européenne.

Jeudi 25 mars 2010

La délégation a pris le train à Berne pour rejoindre Bruxelles-midi.