fr

Press release | 25.02.2010

Catastrophe ferroviaire belge du 15.02.2010

la sécurité ferroviaire doit faire l'objet d'une attention permanente

Ce jeudi 25 février, le Parlement européen a débattu avec la Commission européenne de la sécurité ferroviaire, y compris le système européen de signalisation.

Après voir présenté ses condoléances à la famille de Mme Claudia Candeago, collègue du Parlement européen, à toutes les autres victimes de ce drame et à leurs proches, ainsi qu'aux cheminots endeuillés, **Isabelle Durant (Verts/ALE), vice présidente du Parlement européen**, a expliqué que:

" ***Certains en Belgique, ne pouvant évoquer des raisons budgétaires, ont mis en cause le trop lent développement des standards d'interopérabilité européens, et de l'ETCS (1) en particulier, pour justifier ce retard. Je l'ai dit d'emblée : c'était faire à l'Europe un bien mauvais procès.***

L'ERTMS offre aux compagnies ferroviaires une chance d'investir dans la sécurité de façon coordonnée et interopérable. C'est une condition nécessaire à l'avènement d'une Europe ferroviaire débarrassée des innombrables standards nationaux qui freinent son développement et sa compétitivité. L'ETCS (2)évolue ? C'est non seulement normal mais souhaitable si l'Europe veut être et rester à la pointe dans ce domaine essentiel. Et ce sera encore le cas dans l'avenir. De tels accidents, aussi exceptionnels soient-ils dans le secteur ferroviaire, nous rappellent cependant notre obligation de faire toujours mieux dans le domaine de la sécurité.

Mme Durant a ainsi fait les propositions suivantes:

"D'abord en ce qui concerne les réseaux transeuropéens de transport dont nous débattons en ce moment des critères et conditions : le déploiement de l'ERTMS à travers toute l'Europe devrait dans ce cadre, recevoir une attention prioritaire. Et pour que tous les européens disposent des mêmes standards de sécurité, il faut mettre des dates, des dates butoir dans les meilleurs délais pour l'introduction généralisée de ces systèmes.

En parallèle, il faut donner la priorité à la sécurité sur l'ouverture des marchés, en exigeant des opérateurs exploitants des trains sur différents réseaux nationaux qu'ils s'adaptent pendant quelques temps encore aux systèmes automatiques de protection existants sur ces réseaux et qu'ils équipent par conséquent leurs locomotives des récepteurs et équipements de cabine correspondants.

Puisque la technologie est complexe, il nous faut plus d'efficacité et moins d'hésitation dans les choix. Une plus grande intégration des autorités nationales de sécurité et de l'agence européenne des chemins de fer, par exemple pour ce qui est de l'homologation des matériels et des nouveaux équipements, pourrait y contribuer.

A côté de la technologie, il y a les hommes.

Un peu partout en Europe, les cheminots et en particulier les conducteurs de trains sont soumis à des situations de stress, à l'enchaînement de prestations et des conditions de travail quelquefois très éprouvantes et qui peuvent avoir un effet sur la sécurité. Au même titre que la question des formations et des aptitudes physiques et intellectuelles requises pour exercer ces métiers à haute responsabilité, un meilleur encadrement et contrôle de ces aspects, entre autres des temps de conduite te de repos, me semble primordial à l'heure où ce secteur s'ouvre progressivement à la concurrence. C'est aussi notre responsabilité comme législateur européen.

Enfin, s'agissant précisément de la libéralisation des chemins de fer, il convient, particulièrement en matière de sécurité et de conditions de travail, les deux étant intimement liés, d'en évaluer les avantages et les inconvénients sans complaisance et sans tabou, et en tenant compte des spécificités de chacun des réseaux nationaux concernés".

(1) ***ERMTS:*** *La Commission européenne a adopté mercredi 22 juillet 2009 le plan de mise en oeuvre du système européen de signalisation et de gestion du trafic ferroviaire " ERTMS 1 ". Ce plan prévoit l'équipement progressif des principaux axes européens. Le déploiement d'ERTMS sur le réseau ferroviaire diminueles coûts de fonctionnement et améliore l'efficacité du système sur les longues distances transfrontières. ERTMS est également utilisé sur les lignes grande vitesse.*

(2) Le ***système européen de contrôle des trains*** *(en abrégé* ***ETCS****, sigle de European Train Control System) est une composante de l' ERTMS qui est prévu pour remplacer à terme le grand nombre de systèmes de répétition des signaux et de signalisation en cabine actuellement utilisés sur les différents réseaux de chemins de fer européens.*

Recommended

Press release

https://pixabay.com/de/illustrations/gesetz-gerechtigkeit-flagge-europa-6598281/

[New EU Ethics Body essential for accountability & inte…]

25.04.2024

Press release

https://www.pexels.com/photo/top-view-of-a-soccer-field-13890306/

[New anti-money laundering rules victory in the fight a…]

24.04.2024

Press release

https://unsplash.com/photos/gray-concrete-building-covered-trees-dqXiw7nCb9Q

[EU adopts groundbreaking Corporate Sustainability Due …]

24.04.2024

Press release

https://unsplash.com/photos/a-long-hallway-with-a-bunch-of-lockers-in-it-ihl2Q5F-VYA

[Final report on Hungary shows damning picture on rule …]

24.04.2024

Please share

- E-Mail