

**Union européenne - Transport -
LGV Paris-Lyon : plus de capacités
de circulation grâce à un nouveau
système de signalisation mobilisant
un financement de l'UE -
Communiqué de presse du
ministère de la transition écologique
et solidaire**

(Ljubljana, 25 avril 2018)

Ce jour, à Ljubljana, Violeta Bulc, commissaire européenne aux transports, a remis à Elisabeth Borne, ministre chargée des transports, et à Patrick Jeantet, président-directeur général de SNCF Réseau, en présence de Dirk Beckers, directeur de l'INEA (Agence européenne d'exécution pour l'innovation et les réseaux), la convention de financement pour le déploiement sur la LGV Paris-Lyon du système de signalisation ferroviaire européen "ERTMS niveau 2". C'est une subvention de près de 117 millions d'euros de l'Union européenne qui est obtenue dans le cadre du programme "Mécanisme d'Interconnexion en Europe" 2014-2020.

Cette technologie va permettre d'accroître les capacités de circulation sur cette ligne, alors qu'elle est aujourd'hui la plus circulée d'Europe, concentrant un tiers du trafic TGV national et accueillant des liaisons transeuropéennes majeures entre les régions françaises et l'Espagne, l'Italie et le Nord de l'Europe. Avec 240 trains quotidiens en moyenne par jour sur le tronçon le plus dense, ce sont 44 millions de voyageurs qui ont emprunté cette ligne en 2017. Actuellement, aux heures de pointe, la ligne à grande vitesse Paris-Lyon est exploitée au maximum de ses capacités.

Le besoin de déplacements ne cesse d'augmenter sur la ligne, et la perspective de l'ouverture à la concurrence vient renforcer encore les demandes de circulation. Grâce aux investissements de SNCF Réseau cofinancés par l'Union Européenne, la ligne va ainsi être équipée du système de signalisation européen - ERTMS (European Rail Traffic Management System) - le plus évolué.

Un soutien européen majeur

Après avoir accordé deux subventions en 2013 et 2016 pour les études et la préparation du projet, la Commission européenne subventionne les travaux de déploiement à hauteur de 116,9 millions d'euros, soit 40% du coût des investissements nécessaires au déploiement de l'ERTMS et une partie des postes de signalisation à remplacer (base de 294 millions d'Euros).

Au global, plus de 600 millions d'euros seront investis pour la ligne Paris-Lyon :

- 130 millions pour l'ERTMS ;
- 340,80 millions pour remplacer et/ou adapter les postes de signalisation ;
- 60,2 millions pour augmenter la puissance électrique indispensable à l'augmentation du trafic ;
- 53,3 millions pour adapter les infrastructures à l'arrivée des trains supplémentaires à Paris et Lyon ;
- 23,4 millions dans le cadre d'un programme d'amélioration environnementale de la ligne.

Un projet aux bénéfices multiples

Ce système de signalisation ferroviaire appelé "ERTMS niveau 2" permet la gestion en temps réel de l'espacement entre les trains, améliorant ainsi la capacité de la ligne et sa régularité tout en répondant à l'objectif d'interopérabilité entre les différents réseaux ferrés européens. Il est destiné à remplacer à terme les 27 systèmes de signalisation ferroviaire en service au sein de l'Union européenne.

Le projet offre deux bénéfices majeurs pour l'ensemble des voyageurs :

- Plus de circulations en offrant la possibilité de passer de 13 à 16 trains à l'heure de pointe. La ligne à grande vitesse sera gérée de façon plus fine en réduisant l'espacement des trains et en offrant davantage de capacité.
- Plus de régularité grâce à des installations modernisées et une gestion des circulations centralisée et optimisée au sein d'une "tour de contrôle ferroviaire".

Pour Elisabeth Borne : "La signature de cette convention avec la Commission européenne est un événement très positif, qui s'inscrit à double titre dans les priorités de notre politique de mobilité. C'est d'abord un projet au service de la modernisation du réseau, qui montre que l'innovation est une bonne réponse pour mieux utiliser nos infrastructures existantes. C'est aussi un investissement qui marque la volonté de la France de s'inscrire au coeur des réseaux de transports européens et qui permettra de proposer des offres supplémentaires aux voyageurs".

Pour Patrick Jeantet : "Cette signature symbolise le virage de SNCF Réseau vers un réseau haute performance, à très haut débit. Il nous permettra d'accueillir plus de trains et donc plus de voyageurs avec une régularité et des performances renforcées."

La technologie ERTMS

Aujourd'hui, la signalisation des trains se traduit par des panneaux et des signaux lumineux aux abords des voies. La technologie ERTMS consiste à intégrer cette signalisation à l'intérieur de la cabine du train.

Des informations sont transmises entre le train et l'infrastructure grâce au réseau GSM-R réservé à l'usage ferroviaire. Grâce à cet échange, l'ERTMS contrôle la vitesse des trains en temps réel et permet de réduire l'espacement entre eux.

Le système permet d'indiquer en temps réel au conducteur, en fonction de l'occupation de la ligne et des caractéristiques du train (poids, vitesse limite, capacité de décélération et de freinage), la vitesse optimale à adopter ou de lui donner un ordre d'arrêt d'urgence en cas de problème.

L'installation de l'ERTMS sur la LGV Paris-Lyon est un défi pour SNCF Réseau qui va le mettre en place pour la première fois sur une ligne en exploitation, sans interruption de trafic.

L'ERTMS 2 est la technologie qui sera également déployée sur la ligne classique Marseille - Vintimille à partir de 2025./.

(Source : site Internet du ministère de la transition écologique et solidaire)