

ERGOSE S.A.

Direction de la planification et de l'application du programme

Au

Ministère de l'économie et des finances

Service spécial de gestion et de suivi du Fonds de cohésion

Le 25 août 2006

N° 87866

Objet: information de la Commission concernant le programme national de développement des systèmes ERTMS/ETCS

Références: a) la lettre du ministère de l'économie et des finances n° 22040 du 26/5/2006

b) la lettre de la Commission TREN / E2 - CF / Ih D(2006) 208603 du 2/5/2006

c) la lettre du ministère des transports et des communications 4/32536/3022 du 6/6/2006

En réponse aux courriers susmentionnés demandant des informations concernant l'application des programmes nationaux de développement des systèmes ERTMS/ETCS au niveau du réseau ferroviaire, nous avons l'honneur de vous communiquer ce qui suit concernant le programme d'investissements géré par l'ERGOSE:

L'objectif principal du programme de la société est la réalisation de l'ensemble des projets d'achèvement de l'axe ferroviaire Patras-Athènes-Thessalonique-Idomeni/Promachonas (PATHI/P), en répondant aux normes et exigences techniques de l'interopérabilité. L'ensemble du projet en question est présenté en détail dans le «projet stratégique d'investissements de l'axe ferroviaire PATHI/P», élaboré par l'autorité de gestion du ministère des transports et des communications en collaboration avec l'OSE et l'ERGOSE, et soumis officiellement à l'approbation des services de la Commission.

Ce projet stratégique constitue la programmation contraignante du pays en ce qui concerne le développement de l'axe ferroviaire PATHI/P, et couvre la période 2000-2012.

Parmi les actions individuelles d'achèvement de l'axe en question figure l'application des systèmes ETCS et GSM-R, composantes du système European Rail Traffic Management System (ERTMS).

L'application de ces systèmes répond aux exigences de l'interopérabilité définies dans les directives 96/48/CE et 2001/16/CE aux normes techniques correspondantes (Technical Specifications for Interoperability - TSI)

En ce qui concerne en particulier la signalisation, le niveau 1 du système European Train Control System (ETCS) est appliqué, c'est-à-dire une combinaison de signalisation lumineuse avec reprise des signaux dans la cabine avec utilisation d'unités électroniques latérales (Lineside Electronic Units (LEU) et de radio balises (Eurobalises)).

Avec l'utilisation du système d'interdépendance (interlocking), chaque rame circule uniquement à l'intérieur du réseau de la section de ligne définie par les signaux lumineux

de ligne. La détection des convois est effectuée avec le matériel de ligne adéquat, généralement des circuits de ligne ou des compteurs d'axes.

L'ETCS – niveau 1 – «lit» les indications des signaux lumineux et transmet ces informations au convoi au moyen de répéteurs (radio balises) de ligne.

L'équipement ETCS à bord d'un convoi est un système informatisé qui surveille le déplacement du convoi dont il dépend, sur la base d'informations reçues du sous-système de ligne. Ces données permettent au système informatique du convoi de déterminer la limite de possibilité de mouvement du convoi et de contrôler sa vitesse.

Sur les tronçons de ligne où fonctionne déjà la signalisation, le système ETCS sera installé en tant que superstructure sur la signalisation existante.

Le système ETCS – niveau 1 – garantit que le véhicule protégé:

- ne dépasse pas le mouvement agréé autorisé (Movement Authority)
- ne dépasse pas la vitesse dans chaque cas (speed profile).

L'application du système de couverture radio Global System for Mobile Communications – Railway (GSM-R) sur l'axe PATHI/P offrira un réseau de communication mobile numérique parfaitement homogène basé sur la technologie éprouvée et mature GSM qui offre parallèlement des possibilités opérationnelles accrues qui couvrent les exigences liées à l'utilisation ferroviaire du système.

Le réseau répondra aux exigences de base ci-après:

- haute qualité de la transmission de la voix et des données même à grande vitesse de circulation
- système ouvert aux exigences futures en matière de communication de données de sécurité ou aux autres exigences/ applications ferroviaires y compris commerciales.

L'application des deux systèmes susmentionnés sur l'ensemble de l'axe ferroviaire PATHI/P ainsi que sur certains tronçons particuliers fondamentaux de l'axe en question (Inoi-Chalkida, liaison d'Ikonion, etc) sera réalisée et mise progressivement en service d'ici la fin 2012.

Le tableau ci-après présente le calendrier de réalisation des travaux en vue de l'installation des systèmes ci-dessus sur les principaux tronçons de l'axe figurant sur la carte jointe:

Tronçons	Type de système: ETCS - niveau 1		Type de système: GSM - R	
	Début	Achèvement	Début	Achèvement
Patras-Egio	2010	2012	2010	2012
Egio-Kiato	2008	2010	2008	2010
Kiato-Corinthe	2006	2007 *	2007	2008
Corinthe-CCA*	2003	2006 *	2007	2008
Triasio-Ikonion	2007	2008	2007	2008
CCA*-Le Pirée	2007	2008	2007	2008
CCA*-Aéroport d'Athènes	2004	2006 *	2007	2008
CCA*-Tithorea	2007	2008	2007	2008
Inoi-Chalkida	2008	2009	2007	2008
Tithorea-Lianokladi	2010	2012	2010	2012
Lianokladi-Domokos	2010	2012	2010	2012

Domokos-Thessalonique	2007	2009	2007	2008
Thessalonique-Polikastro	2007	2008	2007	2008
Polikastro-Idomeni	2009	2010	2009	2010
Thessalonique-Promachonas (à l'exception de la modification de Kastanousa)	2007	2009	2007	2008

** Centre de communications d'Acharnes*

Les projets réalisés dans le cadre de la période de programmation en cours (2000-2008) sont financés au moyen de fonds du programme opérationnel «chemins de fer, aéroports, transports urbains» avec le cofinancement du FEDER ainsi que du programme de transports du Fonds de cohésion.

Nous vous remercions par avance du traitement de ces données au niveau des services de la Commission.

Nous restons à votre disposition pour toute précision supplémentaire.

P.J.: une carte

Signature

Le directeur exécutif

N. Kourendas