**Suite donnée à la résolution non législative du Parlement européen sur la sécurité et la signalisation ferroviaire: état d’avancement du déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS)**

1. **Rapporteure:** Izaskun BILBAO BARANDICA (RENEW EUROPE/ES)
2. **Numéro de référence:** 2019/2191 (INI)/A9-0181/2021/P9\_TA-PROV(2021)0327
3. **Date d’adoption de la résolution:** 7 juillet 2021
4. **Commission parlementaire compétente:** commission des transports et du tourisme (TRAN)
5. **Analyse/évaluation succincte de la résolution et des demandes qu’elle contient:**

Dans cette résolution, le Parlement européen vise à évaluer l’état d’avancement du déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) dans l’Union européenne. Le rapport porte sur certains aspects clés, dont a) la gouvernance, b) l’interopérabilité c) le déploiement et d) le financement.

Le Parlement européen souligne, à juste titre, que le déploiement complet de l’ERTMS contribuera à la création d’un espace ferroviaire unique européen, est essentiel pour adapter le secteur ferroviaire européen à l’ère numérique, augmentera la rentabilité du transport ferroviaire, permettra d’augmenter la densité d’exploitation d’une ligne et constitue une condition préalable pour que le rail soit finalement compétitif par rapport aux autres modes de transport.

Il souligne que le pacte vert pour l’Europe préconise un transfert modal significatif en faveur du transport ferroviaire et que la nouvelle stratégie de mobilité durable et intelligente fixe pour objectifs de doubler le trafic ferroviaire à grande vitesse d’ici à 2030 et de doubler le trafic ferroviaire de marchandises d’ici à 2050, ce qui nécessite une augmentation des capacités de transport ferroviaire, qui est impossible sans une accélération à grande échelle du déploiement de l’ERTMS dans toute l’Union. En outre, le Parlement européen se félicite du fait que la stratégie de mobilité durable et intelligente considère l’ERTMS comme une priorité centrale afin de créer un système de transport véritablement intelligent et efficace.

Toutefois, il demande expressément de prendre des mesures concrètes, entre autres, dans les domaines suivants:

* **Gouvernance:** il est nécessaire de renforcer le rôle du coordonnateur de l’ERTMS pour ce qui est de déterminer les lignes et corridors qui doivent être prioritairement équipés de l’ERTMS, et de veiller à ce que celui-ci soit déployé de la manière la plus rentable possible, en étroite coopération avec les États membres et les parties prenantes.
* **Interopérabilité:** il est nécessaire de disposer d’interfaces normalisées dotées d’une technologie «prête à l’emploi», tant pour les voies que pour le matériel roulant afin de retirer les bénéfices des composantes de l’ERTMS qui changent véritablement la donne, telles que la commande du déroulement du trafic, le futur système de communications mobiles ferroviaires, le positionnement par satellite ou la technologie de niveau 3.
* **Déploiement à bord:** il est nécessaire de s’attaquer à la problématique des dérogations ou exemptions du nouveau matériel roulant à l’exigence de compatibilité avec l’ERTMS.
* **Déploiement au sol:** il est nécessaire d'accélérer le rythme de déploiement de l’ERTMS au sol en vue d’achever le déploiement sur le réseau central d’ici à 2030 et sur l’ensemble du réseau d’ici à 2040.
* **Déclassement:** il est nécessaire de fixer des délais réglementaires pour le déclassement des systèmes de classe B.
* **Financement:** il est nécessaire d’aborder la question de la recherche d’un mécanisme de soutien approprié pour l’équipement des nœuds urbains.
1. **Réponse aux demandes et aperçu des mesures que la Commission a prises ou envisage de prendre:**

La Commission a entamé les travaux préparatoires relatifs à une proposition de révision du cadre juridique de l’Union d’une importance capitale pour le déploiement de l’ERTMS, notamment des lignes directrices du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), du plan de déploiement européen (PDE) de l’ERTMS et des techniques d'interopérabilité pour le contrôle-commande et la signalisation (STI CCS).

Il est actuellement prématuré de tirer des conclusions sur certains aspects spécifiques et sur la meilleure manière d’y apporter une réponse.

Sur les questions soulevées par Parlement européen dans sa résolution, la Commission reconnaît que les points suivants pourraient nécessiter une attention particulière lors de la révision prévue.

Le **rôle** des coordonnateurs européens, y compris du **coordonnateur de l’ERTMS**, pourrait être renforcé lors de la prochaine révision du règlement RTE-T en leur conférant un rôle plus décisif dans la sélection des projets et des responsabilités de supervision. En particulier, il est envisagé d’accorder au coordonnateur un droit d’évaluer si les projets soumis aux fins de l’obtention d’un cofinancement du mécanisme pour l’interconnexion en Europe sont conformes aux priorités du plan de travail ou des plans nationaux d’investissement dans les transports. En outre, afin d’accroître la coordination entre les États membres, la Commission envisage d’établir un forum ERTMS qui sera dirigé par le coordinateur de l’ERTMS, dans le but de favoriser l’échange de bonnes pratiques, d’aligner les plans de déploiement nationaux et d’encourager les actions conjointes en vue du déploiement de l’ERTMS sur les corridors transfrontaliers.

Il est essentiel que l’Agence de l’Union européenne pour les chemins de fer (AFE) dispose des ressources nécessaires pour remplir son rôle d’autorité responsable de l’ERTMS. La Commission suit cette question de près. À court terme, il est essentiel que les redevances pour le travail de l’AFE soient révisées afin de refléter les coûts réels de ses activités d’autorisation. Les processus d’autorisation et l’efficacité s’améliorent et font l’objet d’un suivi par la direction générale de la mobilité et des transports (DG MOVE), le comité pour l’interopérabilité et la sécurité ferroviaire étant régulièrement informé des progrès accomplis.

La Commission maintiendra le **délai** actuel **de déploiement de l’ERTMS** sur le réseau central à 2030 et envisage parallèlement d’avancer le délai actuel de déploiement sur l’ensemble du réseau. En outre, la Commission envisagera de fixer un **délai** réglementaire pour le **déclassement** des systèmes de classe B.

Pour les nouveaux véhicules, la Commission envisagera de renforcer les exigences de compatibilité avec l’ERTMS (et de limiter davantage les dérogations) afin de soutenir le déploiement global du système.

En outre, la Commission révisera les dispositions actuelles de la STI CCS concernant les **plans nationaux de mise en œuvre** et les rendra éventuellement plus détaillées et plus strictes.

L’AFE et le secteur travaillent d’arrache-pied pour mettre en place l’ensemble des modifications dans le cadre de la révision des spécifications techniques d’interopérabilité (STI). Du point de vue de l’ERTMS, la révision de 2022 comprendra potentiellement:

* comme décrit ci-dessus, des exigences de déploiement renforcées, conformément à la révision du règlement RTE-T, ainsi que des obligations plus strictes en matière d’équipement du nouveau matériel roulant, essentielles pour soutenir un changement réussi à l’échelle du système;
* de nouvelles fonctionnalités basées sur l’ERTMS, par exemple l’exploitation automatisée des trains et la préparation à la 5G;
* un nouveau cadre de transition complet pour permettre aux nouvelles technologies d’être introduites plus rapidement dans le déploiement, tout en maintenant l’interopérabilité et la sécurité.

Pour l’avenir, l’entreprise commune «système ferroviaire européen», et son nouveau pilier «Système», fournira un mécanisme (gouvernance, financement et résultats) pour aider le secteur à converger vers l’évolution du système ferroviaire global. Cette approche tiendra également compte des systèmes plus flexibles et modulaires afin de soutenir l’évolution du système. Les synergies avec d’autres initiatives seront soutenues, notamment aux fins de l’utilisation des services de positionnement par satellite. Cette approche garantira l’exhaustivité des futures spécifications pour l’ERTMS et limitera les mises en œuvre divergentes entre les États membres, qui entravent l’interopérabilité et augmentent les coûts.

En ce qui concerne l’interopérabilité, la Commission note également que l’ERTMS ne suffit pas à lui seul à garantir un fonctionnement optimal des transports ferroviaires entre les États membres. En plus de leurs travaux sur l’ERTMS, la Commission et l’AFE poursuivent leur collaboration avec les États membres afin de cerner et d’éliminer les règles nationales redondantes et autres obstacles au trafic entre les États membres. En particulier, en ce qui concerne les technologies de niveau 2 et supérieur de l’ERTMS et l’exploitation automatisée des trains, l’objectif sera d’établir, au moyen des STI, des procédures d’exploitation uniformes dans toute l’Union.

La Commission note que la poursuite du développement et du déploiement de l’ERTMS et des technologies connexes dépend de la disponibilité d’un personnel hautement qualifié. C’est la raison pour laquelle un projet de programme de compétences (intitulé «Staffer») est en cours depuis février 2020. Celui-ci réunit des parties prenantes de l’ensemble du secteur ferroviaire dans le but de cerner les futurs besoins en compétences du secteur et de mettre au point des programmes pour y répondre.

En ce qui concerne la stratégie industrielle plus généralement, la Commission continue de soutenir le secteur par l’intermédiaire de sa proposition de nouvelle entreprise commune «système ferroviaire européen». En outre, le renforcement des obligations de déploiement de l’ERTMS, comme indiqué ci-dessus, et l’augmentation des fonds au titre de la facilité pour la reprise et la résilience devraient fournir au secteur une base solide pour justifier de nouveaux investissements.

**Financement**

La Commission reconnaît que le **déploiement de l’ERTMS dans les nœuds urbains** est complexe et coûteux. Par conséquent, il est d’une importance capitale de se concentrer sur les nœuds urbains afin de garantir le déploiement efficace de l’ERTMS en tant que système et de rendre le réseau RTE-T réellement interopérable. Un soutien au titre du mécanisme pour l’interconnexion en Europe, qui reflète mieux les coûts réels dans les nœuds urbains, devrait encourager comme il se doit les gestionnaires d’infrastructures et accélérer le processus visant à combler les lacunes de l’ERTMS.

La Commission note que les États membres ont fait un très bon usage de la facilité pour la reprise et la résilience afin d’obtenir les fonds nécessaires pour investir dans le secteur ferroviaire, y compris, dans de nombreux cas, dans le déploiement de l’ERTMS. Elle compte travailler en étroite collaboration avec eux pour s’assurer que les investissements prévus pourront être réalisés en temps voulu et qu’ils seront coordonnés de manière appropriée entre les États membres.

Au vu de toutes les activités concernant l’ERTMS, en ce compris les travaux techniques, le déploiement et le financement, la Commission estime qu’elle déploie des efforts considérables pour soutenir le système, mais les activités de la Commission et de l’AFE ne suffisent pas à elles seules. Les États membres, les gestionnaires d’infrastructures et les exploitants doivent également jouer leur rôle. La Commission estime que les actions suggérées pour garantir le développement commun des prototypes ERTMS seraient effectivement les bienvenues, mais que ces prototypes devraient être développés par les États membres avec les propriétaires et les exploitants de matériel roulant et l’industrie des fournisseurs.