







Procédure file

Informations de base	
INI - Procédure d'initiative	2019/2191(INI)
Procédure terminée	
Sécurité et signalisation ferroviaires: évaluation de l'état d'avancement du déploiement su système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS)	
Sujet	
3.20.02 Transport ferroviaire de personnes et de marchandises	
3.20.02.01 Sécurité ferroviaire	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<p>TRAN Transports et tourisme</p>	<p> BILBAO BARANDICA Izaskun</p> <p>Rapporteur(e) fictif/fictive</p> <p> THALER Barbara</p> <p> AMERIKS Andris</p> <p> DALUNDE Jakop G.</p> <p> HAIDER Roman</p> <p> FIDANZA Carlo</p>	09/01/2020
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Mobilité et transports	VĂLEAN Adina-Ioana	

Événements clés			
19/12/2019	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
25/05/2021	Vote en commission		
01/06/2021	Dépôt du rapport de la commission	A9-0181/2021	Résumé
06/07/2021	Résultat du vote au parlement		
06/07/2021	Débat en plénière		

Informations techniques

Référence de procédure	2019/2191(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Rapport d'initiative
Base juridique	Règlement du Parlement EP 54
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 159
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/9/02082

Portail de documentation

Projet de rapport de la commission	PE680.983	24/02/2021	EP	
Amendements déposés en commission	PE691.170	29/03/2021	EP	
Rapport déposé de la commission, lecture unique	A9-0181/2021	01/06/2021	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, lecture unique	T9-0327/2021	06/07/2021	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2021)558	08/11/2021	EC	

Sécurité et signalisation ferroviaires: évaluation de l'état d'avancement du déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS)

La commission des transports et du tourisme a adopté un rapport d'initiative intitulé BILBAO BARANDICA (Renew, ES) sur la sécurité et la signalisation ferroviaire: état d'avancement du déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS).

Le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) est la norme de l'Union pour la protection automatique des trains qui crée un système ferroviaire interopérable en Europe.

Les députés rappellent 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. Cela 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.

La Cour des comptes a toutefois fait savoir que le déploiement complet de l'ERTMS sur le réseau central était actuellement très en retard sur le calendrier et ne serait pas achevé au délai fixé à 2030, le défaut de coordination des États membres étant l'un des principaux motifs de ce retard.

Le rapport formule plusieurs recommandations pour remédier aux principaux problèmes recensés au regard du déploiement de l'ERTMS.

Gouvernance

Reconnaissant le rôle prépondérant joué par l'Agence ferroviaire européenne en tant que point de contact unique qui garantit la cohérence dans l'élaboration de l'ERTMS interopérable, les députés ont déploré la réduction du budget annuel de l'Agence et ont suggéré de doter celle-ci des ressources financières et humaines nécessaires ainsi que des compétences complémentaires lui permettant de résoudre les problèmes qui subsistent.

Le rapport souligne qu'une démarche coordonnée entre tous les États membres, sous la houlette du coordonnateur de l'ERTMS, est le seul moyen pour remédier à l'hétérogénéité de la situation actuelle, en particulier pour les projets transfrontaliers. Le rôle du coordonnateur de l'ERTMS devrait être renforcé, tant en termes de ressources que de compétences d'exécution.

Les députés proposent d'instaurer un cadre réglementaire pour la transformation numérique du système ferroviaire qui place l'ERTMS au cœur de l'évolution numérique du système ferroviaire.

Interopérabilité et déploiement

Les députés déplorent que, par rapport aux objectifs fixés par le plan européen de déploiement, à la fin de 2020, 13% seulement des corridors du réseau central étaient exploités conformément à l'ERTMS et que le déploiement de celui-ci dans la plupart des corridors était de l'ordre de 7% à 28%.

Le rapport suggère dès lors de renforcer l'approche par corridor pour surmonter les obstacles au déploiement de l'ERTMS, en particulier pour les corridors présentant le taux de déploiement le plus faible, tels que le corridor de l'Atlantique, notamment dans la péninsule Ibérique.

Les députés demandent à la Commission :

- de maintenir, voire de renforcer la nature contraignante des objectifs dans le contexte de la révision des lignes directrices pour le RTE-T, des plans européens de déploiement de IERTMS et des sous-systèmes contrôle-commande et signalisation «bord» et «sol» (STI CCS);
- de renforcer le rôle des coordonnateurs du réseau central dans la prochaine révision du règlement RTE-T, et de intégrer des mesures pour une gestion européenne de l'infrastructure du réseau central;
- délaborer une stratégie générale de déclassement pour les systèmes de classe B assortie de délais réglementaires alignés sur les objectifs contraignants devant être fixés au niveau de l'Union;
- d'introduire une disposition réglementaire visant à garantir que les plans nationaux de mise en œuvre de IERTMS sont alignés sur les objectifs contraignants de déploiement de IERTMS fixés dans la législation de l'Union, afin de achever la mise en place sur le réseau central d'ici à 2030 et sur l'ensemble du réseau d'ici à 2040.

Le rapport souligne que les délais des procédures d'autorisation pour les projets de mise à niveau, en particulier en ce qui concerne les procédures d'autorisation de conformité au type pour le matériel roulant destiné au seul domaine d'utilisation nationale, diffèrent encore en raison d'évaluations divergentes de la part des agences nationales de sécurité quant à la nécessité d'autoriser de nouveau chaque matériel roulant.

La Commission est invitée à :

- prendre des initiatives législatives, y compris des mises à jour des règlements d'exécution actuels, pour veiller à la rationalisation et à l'harmonisation des procédures d'autorisation dans le prolongement des autorisations par type par des opérations de contrôle accélérées afin de réduire le délai nécessaire pour délivrer des certificats de conformité au type;
- collaborer avec l'Agence pour établir un modèle européen commun pour les marchés publics et fixer dans une proposition législative tous les aspects techniques pour garantir le bon déroulement des passations de marchés et la compatibilité avec le référentiel ERTMS disponible le plus récent;
- présenter une proposition législative pour définir une stratégie industrielle au regard de IERTMS afin de remédier à l'insuffisance des capacités industrielles, au manque d'ateliers adéquats pour la mise à niveau, à l'absence de budget suffisant, stable et prévisible ainsi qu'à la pénurie de personnel qualifié et de garantir la transition de l'approche actuelle basée sur les projets à l'industrialisation du déploiement de IERTMS.

La nécessité d'assurer dès que possible des synergies entre IERTMS et le système mondial de navigation par satellite (GNSS) européen est soulignée.

Financement

Pendant la période 2014-2020, l'appui budgétaire de l'Union au déploiement de IERTMS s'est élevé à un total estimé de 2,7 milliards d'euros, dont 850 millions d'euros provenant du MIE et, dans les régions pouvant y prétendre, 1,9 milliard des Fonds structurels et d'investissement européens (FEDER et Fonds de cohésion).

Les députés sont convaincus qu'il est nécessaire d'améliorer les instruments financiers en place pour encourager les investissements à grande échelle dans IERTMS. Ils invitent la Commission à élaborer des lignes directrices générales à l'appui d'une stratégie de financement à grande échelle des dispositifs ERTMS au sol et embarqués.

Ils sont également davis que les États membres devraient placer IERTMS au centre de leurs priorités dans le cadre de leurs plans de relance et de résilience.

Sécurité et signalisation ferroviaires: évaluation de l'état d'avancement du déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS)

Le Parlement européen a adopté par 667 voix pour, 11 contre et 14 abstentions, une résolution sur la sécurité et la signalisation ferroviaire: état d'avancement du déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS).

Accélérer le déploiement de IERTMS

Le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) est un système européen unique de signalisation et de contrôle de vitesse lancé au début des années 1990 dans le but d'assurer l'interopérabilité des systèmes ferroviaires nationaux, de réduire les coûts d'acquisition et d'entretien des systèmes de signalisation ainsi que d'augmenter la vitesse des trains, la capacité des infrastructures et le niveau de sécurité du transport ferroviaire.

Le déploiement de IERTMS est indispensable pour permettre au secteur ferroviaire d'atteindre les objectifs du pacte vert pour l'Europe et de réaliser les étapes fixées par la stratégie pour une mobilité durable et intelligente à l'horizon 2030 et 2050.

La Cour des comptes a toutefois fait savoir que le déploiement complet de IERTMS sur le réseau central était actuellement très en retard sur le calendrier et ne serait pas achevé au délai fixé à 2030, le défaut de coordination des États membres étant l'un des principaux motifs de ce retard.

La résolution formule plusieurs recommandations pour remédier aux principaux problèmes recensés au regard du déploiement de IERTMS.

Gouvernance

Reconnaissant le rôle prépondérant joué par l'Agence ferroviaire européenne en tant que point de contact unique qui garantit la cohérence dans l'élaboration de IERTMS interopérable, le Parlement a déploré la réduction du budget annuel de l'Agence et a suggéré de doter celle-ci des ressources financières et humaines nécessaires ainsi que des compétences complémentaires lui permettant de résoudre les problèmes qui subsistent.

La résolution a souligné qu'une démarche coordonnée entre tous les États membres, sous la houlette du coordonnateur de IERTMS, était le

seul moyen pour remédier à l'hétérogénéité de la situation actuelle, en particulier pour les projets transfrontaliers. Le rôle du coordonnateur de IERTMS devrait être renforcé, tant en termes de ressources que de compétences d'exécution.

Les députés ont proposé d'instaurer un cadre réglementaire pour la transformation numérique du système ferroviaire qui place IERTMS au cœur de l'évolution numérique du système ferroviaire.

Interopérabilité et déploiement

Le Parlement a déploré que, par rapport aux objectifs fixés par le plan européen de déploiement, à la fin de 2020, 13% seulement des corridors du réseau central étaient exploités conformément à IERTMS et que le déploiement de celui-ci dans la plupart des corridors était de l'ordre de 7% à 28%.

La résolution a suggéré de renforcer l'approche par corridor pour surmonter les obstacles au déploiement de IERTMS, en particulier pour les corridors présentant le taux de déploiement le plus faible, tels que le corridor de l'Atlantique, notamment dans la péninsule Ibérique.

La Commission est invitée à :

- introduire une disposition réglementaire visant à garantir que les plans nationaux de mise en œuvre de IERTMS sont alignés sur les objectifs contraignants de déploiement de IERTMS fixés dans la législation de l'Union, afin de terminer la mise en place sur le réseau central d'ici à 2030 et sur l'ensemble du réseau d'ici à 2040;
- maintenir, voire renforcer la nature contraignante des objectifs dans le contexte de la révision des lignes directrices pour le RTE-T, des plans européens de déploiement de IERTMS et des sous-systèmes contrôle-commande et signalisation «bord» et «sol» (STI CCS);
- renforcer le rôle des coordonnateurs du réseau central dans la prochaine révision du règlement RTE-T, et y intégrer des mesures pour une gestion européenne de l'infrastructure du réseau central;
- élaborer une stratégie générale de déclassement pour les systèmes de classe B assortie de délais réglementaires alignés sur les objectifs contraignants devant être fixés au niveau de l'Union;
- prendre des initiatives législatives, y compris des mises à jour des règlements d'exécution actuels, pour veiller à la rationalisation et à l'harmonisation des procédures d'autorisation afin de réduire le délai nécessaire pour délivrer des certificats de conformité au type;
- collaborer avec l'Agence pour établir un modèle européen commun pour les marchés publics et fixer dans une proposition législative tous les aspects techniques pour garantir le bon déroulement des passations de marchés et la compatibilité avec le référentiel IERTMS disponible le plus récent;
- présenter une proposition législative pour définir une stratégie industrielle au regard de IERTMS afin de remédier à l'insuffisance des capacités industrielles, au manque d'ateliers adéquats pour la mise à niveau, à l'absence de budget suffisant, stable et prévisible ainsi qu'à la pénurie de personnel qualifié.

Le Parlement a préconisé de créer une plateforme européenne pour le développement de prototypes afin de favoriser des économies d'échelle, l'harmonisation et la compétitivité, ainsi qu'un registre transparent des solutions déjà financées. Il a également souligné la nécessité d'assurer dès que possible des synergies entre IERTMS et le système mondial de navigation par satellite (GNSS) européen.

Financement

Pendant la période 2014-2020, l'appui budgétaire de l'Union au déploiement de IERTMS s'est élevé à un total estimé de 2,7 milliards d'euros, dont 850 millions d'euros provenant du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) et, dans les régions pouvant y prétendre, 1,9 milliard des Fonds structurels et d'investissement européens (FEDER et Fonds de cohésion).

Les députés sont convaincus qu'il est nécessaire d'améliorer les instruments financiers en place pour encourager les investissements à grande échelle dans IERTMS. Ils invitent la Commission à élaborer des lignes directrices générales à l'appui d'une stratégie de financement à grande échelle des dispositifs IERTMS au sol et embarqués.

Ils sont également davis que les États membres devraient placer IERTMS au centre de leurs priorités dans le cadre de leurs plans de relance et de résilience.