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

2019/2191(INI) - 01/06/2021 - Rapport déposé de la commission, lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté un rapport d'initiative d'Izaskun 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'une 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 l'ERTMS 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 d'y intégrer des mesures pour une gestion européenne de l'infrastructure du réseau central;

- d'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;

- d'introduire une disposition réglementaire visant à garantir que les plans nationaux de mise en œuvre de l'ERTMS sont alignés sur les objectifs contraignants de déploiement de l'ERTMS fixés dans la législation de l'Union, afin d'en **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 national, 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 l'ERTMS** 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 l' ERTMS.

La nécessité d'assurer dès que possible des synergies entre l'ERTMS 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 l'ERTMS 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 l'ERTMS. 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 d'avis que les États membres devraient placer l'ERTMS au centre de leurs priorités dans le cadre de leurs plans de relance et de résilience.