

Bruxelles, le 23 février 2021
(OR. en)

Dossier interinstitutionnel:
2021/0048(NLE)

6446/21
ADD 26

RECH 72
COMPET 123
IND 40
MI 105
SAN 82
TRANS 94
AVIATION 42
ENER 50
ENV 94
SOC 95
TELECOM 70
AGRI 79
SUSTDEV 22
REGIO 29
IA 22

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	23 février 2021
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	SWD(2021) 38 final - Partie 5/9
Objet:	DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION - RÉSUMÉ DU RAPPORT D'ANALYSE D'IMPACT accompagnant le document: Proposition de règlement du Conseil établissant les entreprises communes dans le cadre d'Horizon Europe - Partenariat européen visant à transformer le système ferroviaire européen

Les délégations trouveront ci-joint le document SWD(2021) 38 final - Partie 5/9.

p.j.: SWD(2021) 38 final - Partie 5/9



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 23.2.2021
SWD(2021) 38 final

PART 5/9

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

RÉSUMÉ DU RAPPORT D'ANALYSE D'IMPACT

accompagnant le document:

**Proposition de règlement du Conseil établissant les entreprises communes dans le cadre
d'Horizon Europe**

Partenariat européen visant à transformer le système ferroviaire européen

{COM(2021) 87 final} - {SEC(2021) 100 final} - {SWD(2021) 37 final}

Résumé de l'analyse d'impact (2 pages maximum)
Analyse d'impact sur un partenariat européen visant à transformer le système ferroviaire européen
A. Nécessité d'une action
Quel est le problème et pourquoi se situe-t-il au niveau de l'UE?
Le problème à résoudre est l'incapacité du secteur ferroviaire à élaborer une vision commune de changement en permettant l'utilisation rapide des technologies modernes (notamment la numérisation et l'automatisation) afin de mettre en place un système ferroviaire pleinement interopérable, flexible et rentable. Les causes sont les suivantes: • la fragmentation de l'industrie: l'utilisation efficace de la plupart des innovations dans un système très complexe nécessite une coordination entre les États membres, entre l'infrastructure et le matériel roulant, ainsi qu'entre les concepteurs de différents sous-systèmes; • la nécessité d'une cohérence entre la R&I et la normalisation/réglementation; • une participation limitée et non coordonnée à la R&I; • le caractère élevé des coûts, risques et délais d'exécution liés à la R&I; et • un alignement insuffisant. Les conséquences, qui touchent toutes les parties prenantes tout au long de la chaîne de valeur, sont que le secteur ferroviaire: ✗ apporte une contribution limitée à un système de transport plus durable; ✗ est tributaire de produits sur mesure, qui sont coûteux et peu flexibles dans leur fonctionnement; et ✗ est moins compétitif par rapport aux autres modes de transport.
Quels sont les objectifs à atteindre?
Les principaux objectifs sont les suivants: ➤ moderniser le secteur ferroviaire en Europe afin qu'il puisse accroître sa part de marché; ➤ soutenir le fret ferroviaire afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre dues aux transports; et ➤ faire progresser l'achèvement d'un espace ferroviaire unique européen en mettant en place un système ferroviaire intégré et durable tirant pleinement parti de la numérisation et de l'automatisation. Par ailleurs, cela renforcerait la contribution de l'industrie ferroviaire au développement de la société dans l'UE, en augmentant les capacités et le volume du fret ferroviaire, et garantirait que la R&I dans le domaine du transport ferroviaire repose sur une approche centrée sur l'utilisateur mieux adaptée aux besoins du marché.
Quelle est la valeur ajoutée de l'action au niveau de l'UE (subsidiarité)?
Une stratégie européenne commune pour la R&I dans le domaine du transport ferroviaire contribuerait à garantir une approche plus coordonnée et davantage axée sur le marché, capable de rassembler les parties

prenantes afin de parvenir à une vision globale commune. Cela permettrait au secteur ferroviaire de répondre aux objectifs européens en matière de transport et aux objectifs stratégiques plus larges, ce qui renforcerait l'attrait du transport ferroviaire par rapport aux autres modes de transport.
B. Solutions
Quelles sont les différentes options pour atteindre les objectifs? Y a-t-il une option privilégiée? Si tel n'est pas le cas, pourquoi?
Les options sont de soutenir la R&I dans le domaine du transport ferroviaire par: • appels à propositions classiques au titre d'Horizon Europe; • un partenariat coprogrammé; ou • un partenariat institutionnalisé en vertu de l'article 187 du TFUE. Le partenariat institutionnalisé est l'option privilégiée, car c'est la seule qui fournit une plateforme pour mener des activités communes de R&I au service d'une vision globale cohérente. Cette option est la plus à même de fournir une stratégie et un engagement à long terme de la part des entreprises et de l'UE. Elle a fait ses preuves dans le cadre de l'entreprise commune S2R actuelle. La stabilité de cette option et les engagements juridiquement contraignants de l'UE et des partenaires industriels seraient essentiels pour associer les parties prenantes dans un contexte marqué par la pandémie de COVID-19 et les incidences économiques attendues de celle-ci, qui pourraient notamment se traduire par la réduction des investissements R&I dans le secteur.
Quelle est la position des différentes parties prenantes? Qui soutient quelle option?
Plus de 65 % des répondants ont indiqué que les partenariats institutionnalisés constituaient le moyen le plus approprié de relever les défis du secteur ferroviaire et transformer le système ferroviaire européen. Ils ont notamment évoqué l'ensemble du cycle de développement des produits, l'engagement à long terme et l'adoption par le marché.
C. Incidence de l'option privilégiée
Quels sont les avantages de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)?
Le partenariat institutionnalisé est le meilleur moyen de s'assurer que les secteurs privé et public restent pleinement engagés dans l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie à long terme pour la R&I dans le domaine du transport ferroviaire, tout en encourageant une large participation des principales parties prenantes. Cette option garantit des incidences scientifiques, économiques, technologiques et sociétales importantes, par exemple l'adoption par le marché de solutions innovantes et la réduction des émissions. En outre, elle mobilisera des ressources privées financières et en nature afin de maximiser l'incidence des financements de la Commission.
Quels sont les coûts de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)?
L'entreprise commune S2R coûte 3,5 millions d'EUR (1,6 million d'EUR de frais administratifs + 1,9 million d'EUR de frais de personnel) par année d'activité. Ses frais de fonctionnement totaux ne peuvent dépasser 27 millions d'EUR (50 % provenant de l'UE; 50 % des autres membres). Ces coûts de base devraient être adaptés en fonction de l'ambition, du programme et du budget du partenariat candidat visant à transformer le système ferroviaire européen.

Quelles sont les incidences sur les PME et la compétitivité?
Une large participation des parties prenantes et la création de réseaux reliant les universités et les organismes de recherche dans le cadre de la coordination du futur partenariat favoriseraient une plus grande participation des PME, qui disposent de la flexibilité nécessaire pour mettre au point des innovations et les mettre sur le marché relativement rapidement. Un partenariat institutionnalisé aurait une incidence significative sur la compétitivité tant du secteur du transport ferroviaire que de celui de l'équipement ferroviaire. Cela garantirait qu'une proportion élevée de résultats de la R&I soient adoptés par le marché.
Y aura-t-il une incidence notable sur les budgets nationaux et les administrations nationales?
Un partenariat institutionnalisé permettrait de simplifier l'administration relative à la participation des membres aux activités de R&I. Ce dispositif pourrait garantir l'alignement entre les programmes nationaux de R&I en cours d'élaboration dans le domaine du transport ferroviaire et, partant, une meilleure utilisation globale des ressources publiques.
Y aura-t-il d'autres incidences notables?
L'initiative: ✓ renforcerait sensiblement les droits des citoyens de l'UE en mettant davantage l'accent sur l'intégration des systèmes ferroviaires nationaux, régionaux et locaux avec d'autres modes de transport; et ✓ permettrait un dialogue efficace entre les acteurs de la R&I et les responsables des politiques et des réglementations ferroviaires aux niveaux international et national (y compris les organismes internationaux de normalisation).
Proportionnalité?
Un partenariat institutionnalisé garantirait que les secteurs privé et public restent pleinement engagés dans l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie à long terme pour la R&I dans le secteur du transport ferroviaire, et permettrait de mobiliser les ressources privées financières et en nature nécessaires pour maximiser l'incidence des financements de la Commission et donner suite aux priorités du pacte vert. Par conséquent, l'option privilégiée ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour résoudre le problème initial et atteindre les objectifs de l'initiative.
D. Suivi
Quand la législation sera-t-elle réexaminée?
Une évaluation intermédiaire du partenariat institutionnalisé proposé serait réalisée après trois ans de fonctionnement.