



**Bruxelles, le 29 janvier 2018
(OR. en)**

5584/18

**TRANS 32
FIN 60**

RÉSULTATS DES TRAVAUX

Origine: Secrétariat général du Conseil

Destinataire: délégations

N° doc. préc.: 5300/18 TRANS 14 FIN 42

Objet: Conclusions du Conseil sur le rapport spécial n° 13/2017 de la Cour des comptes européenne intitulé "Un système européen de gestion du trafic ferroviaire unique: ce choix politique se concrétisera-t-il un jour?"
– Conclusions du Conseil (29 janvier 2018)

Les délégations trouveront en annexe les conclusions du Conseil sur le rapport spécial n° 13/2017 de la Cour des comptes européenne intitulé "Un système européen de gestion du trafic ferroviaire unique: ce choix politique se concrétisera-t-il un jour?", adoptées par le Conseil lors de sa 3593^e session, tenue le 29 janvier 2018.

**Conclusions du Conseil sur le rapport spécial n° 13/2017 de la Cour des comptes européenne
intitulé**

***"Un système européen de gestion du trafic ferroviaire unique: ce choix politique se
concrétisera-t-il un jour?"***

LE CONSEIL

- 1) PREND NOTE du rapport spécial n° 13/2017 de la Cour des comptes européenne intitulé *"Un système européen de gestion du trafic ferroviaire unique: ce choix politique se concrétisera-t-il un jour?"* et SOULIGNE que la promotion de l'ERTMS est un élément essentiel de la politique des transports de l'Union.
- 2) RAPPELLE que l'ERTMS est à la base de la création de l'espace ferroviaire unique européen, qui est un projet européen fondamental dans lequel les États membres et d'autres acteurs se sont déjà beaucoup investis, mais RECONNAÎT dans le même temps que le déploiement de l'ERTMS progresse lentement et que tous les interlocuteurs doivent par conséquent continuer à fournir des efforts.
- 3) SOULIGNE les avantages qu'un déploiement accéléré de l'ERTMS pourrait procurer en termes environnementaux, sociaux, économiques et de sécurité; RAPPELLE que faire des chemins de fer un mode de transport plus compétitif et encourager le passage de la route au rail constituent des éléments centraux de la politique des transports de l'Union.
- 4) SALUE l'évaluation de la Cour qui confirme le statut de l'ERTMS comme système de signalisation universel en Europe.
- 5) CONVIENT avec la Cour que l'ERTMS pourrait permettre d'améliorer la capacité et la rapidité du transport ferroviaire et favoriser, une fois déployé intégralement, la compétitivité du transport ferroviaire par rapport à d'autres modes de transport.

- 6) NOTE que des mesures ont été prises récemment afin de régler les principales questions relatives au déploiement de l'ERTMS, en particulier en 2016 et 2017:
- i) l'adoption du pilier technique du quatrième paquet ferroviaire, qui renforce le rôle de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (AFE) en tant qu'autorité responsable de l'application harmonisée du système ERTMS;
 - ii) des spécifications pour une ligne de base 3 complètes et stables en termes de fonctionnalité, les importants investissements pour le déploiement de la ligne de base 2 étant protégés;
 - iii) la déclaration des ministres intitulée "Des corridors de fret ferroviaire pour doper le transport ferroviaire international de marchandises", adoptée à Rotterdam le 21 juin 2016, qui encourage l'échange d'informations entre les conseils d'administration et les organes de direction pour synchroniser le déploiement de l'ERTMS en ce qui concerne les couloirs de fret ferroviaire et favoriser la poursuite du dialogue avec les entreprises ferroviaires;
 - iv) le plan européen de déploiement de l'ERTMS (EDP) du 5 janvier 2017 qui fixe les dates clés¹ auxquelles les principaux tronçons des corridors du réseau central devront avoir été équipés;
 - v) la publication par la Commission du document "*Delivering an effective and interoperable ERTMS – the way ahead*"², qui indique aux parties prenantes du secteur ferroviaire les mesures à prendre pour éliminer les obstacles à la mise en œuvre identifiés et assurer l'interopérabilité de l'ERTMS.
- 7) SOULIGNE que l'ERTMS peut devenir une pierre angulaire de la numérisation du secteur ferroviaire et un élément essentiel pour la réalisation d'un espace ferroviaire unique européen sûr et ENCOURAGE la Commission, les États membres et les autres parties prenantes à faciliter l'accélération de la standardisation des unités embarquées pour favoriser le déploiement efficace de l'ERTMS. NOTE que les instances européennes et nationales, ainsi que les parties prenantes concernées doivent prêter davantage attention aux questions ayant une incidence sur l'interopérabilité, par exemple la standardisation des règles opérationnelles et des règles d'ingénierie.

¹ Toutes les dates postérieures à 2023 seront réexaminées au plus tard le 31 décembre 2023, conformément à l'horizon prévisionnel déterminé dans le règlement (UE) n° 1315/2013.

² SWD(2017)375/F1.

- 8) CONVIENT avec la Cour qu'il y a lieu d'évaluer, dans le contexte de l'élaboration du pilier technique du quatrième paquet ferroviaire, si l'AFE dispose des ressources, ainsi que des moyens administratifs et de gestion du programme nécessaires pour assumer de manière efficiente et efficace sa fonction d'autorité responsable du système et s'acquitter du rôle et des responsabilités renforcés qui lui incombent par rapport à l'ERTMS en vertu du quatrième paquet ferroviaire, notamment en termes de gestion des corrections d'erreurs à apporter aux spécifications de l'ERTMS et de garantie de la stabilité de ces spécifications.
- 9) INSISTE sur la nécessité d'aboutir à un système de signalisation et de contrôle interopérable au niveau de l'Union et EST CONSCIENT des avantages considérables qui peuvent être retirés de la résolution de problèmes comme la réduction des coûts et de la complexité du système.
- 10) CONVIENT avec la Cour de la nécessité de mettre en place un système compatible et stable, SOULIGNE par conséquent que toutes les parties prenantes, notamment le secteur de l'équipement, doivent soutenir la fourniture de solutions et de sous-systèmes de haute qualité entièrement standardisés pour éviter les corrections et les coûts supplémentaires.
- 11) NOTE que le démantèlement des systèmes de signalisation nationaux peut mettre en valeur les avantages d'un système unique européen et que la planification de celui-ci devrait prendre en compte des objectifs réalistes et coordonnés, ainsi que la situation individuelle de chaque État membre et le cycle de vie des récents investissements.
- 12) EST CONSCIENT du fait que les intérêts économiques des différentes parties prenantes peuvent varier (les coûts et les bénéfices n'étant pas garantis et pouvant être inégalement répartis) et SOULIGNE par conséquent l'utilité d'intensifier les échanges d'informations et de meilleures pratiques au sujet de l'estimation des avantages associés aux différents projets de déploiement de l'ERTMS.
- 13) SALUE les recommandations de la Cour des comptes européenne concernant la nécessité d'harmoniser les plans nationaux de déploiement, en particulier lorsqu'un délai est fixé par le dernier plan européen de déploiement.

- 14) INVITE la Commission, en concertation avec les États membres et les parties prenantes, à mettre en place un système de suivi parallèlement aux valeurs intermédiaires claires définies pour le déploiement de l'ERTMS sur le réseau RTE-T.
- 15) ENCOURAGE les États membres et la Commission à favoriser le déploiement synchronisé de l'ERTMS sur la base de délais clairs, en particulier pour les projets transfrontaliers et les corridors du réseau central, de manière à éviter un déploiement décousu de l'ERTMS et à créer un système ETCS opérationnel dans l'ensemble de l'UE pour soutenir le fonctionnement plus efficace des entreprises ferroviaires.
- 16) SOULIGNE que l'ERTMS nécessite l'intégration de l'équipement à bord et au sol, ce qui implique de trouver un équilibre entre les besoins des entreprises ferroviaires et ceux des gestionnaires de l'infrastructure et INSISTE sur le fait qu'il importe d'éliminer les incompatibilités entre les unités embarquées et les unités au sol.
- 17) SOULIGNE que des solutions d'équipement ETCS embarqué fiables et économiquement efficaces pour la transformation du matériel roulant existant constituent une condition préalable essentielle pour la migration vers l'ERTMS et ENCOURAGE l'élaboration d'un processus harmonisé au niveau européen d'essai et d'approbation de l'équipement embarqué.
- 18) SALUE les conclusions de la Cour des comptes européenne selon lesquelles il importe de mieux cibler le financement de l'UE disponible pour les projets ERTMS, tant dans les programmes en gestion directe que dans ceux en gestion partagée:
 - a) les fonds destinés aux équipements au sol devraient être prioritairement alloués aux tronçons transfrontaliers ou aux corridors du réseau central sans exclure que d'autres investissements, comme des projets d'équipement au sol en dehors des tronçons transfrontaliers ou des corridors du réseau central, puissent être financés par l'UE;
 - b) les fonds destinés aux équipements embarqués devraient être alloués en priorité aux liaisons internationales.

- 19) CONVIENT avec la Cour des comptes européenne qu'il faudrait adapter les procédures de financement du MIE pour mieux tenir compte du cycle de vie des projets ERTMS.
 - 20) RAPPELLE que l'extrapolation réalisée par la Cour montre que les besoins en investissements pour le déploiement de l'ERTMS et pour les travaux connexes requis pour les corridors du réseau central pourraient monter jusqu'à 80 milliards d'euros d'ici 2030 et INVITE la Commission et les États membres à poursuivre l'évaluation du coût total du déploiement de l'ERTMS dans l'ensemble de l'Union.
 - 21) SOULIGNE que divers mécanismes financiers pour le déploiement de l'ERTMS demeureront nécessaires aux niveaux européen et national et ENCOURAGE également, s'il y a lieu, une plus grande utilisation des instruments financiers dédiés au déploiement de l'ERTMS.
-