

# Espace ferroviaire unique européen. Refonte

2010/0253(COD) - 06/02/2019 - Document de suivi

Conformément à la directive 2012/34/UE, la Commission a présenté son sixième rapport sur le suivi de l'évolution du marché ferroviaire. Le rapport présente les principales évolutions des marchés ferroviaires au regard des objectifs stratégiques du marché ferroviaire de l'Union européenne. D'après la Commission, il s'agit du premier rapport qui s'appuie sur le questionnaire d'information établi dans le règlement d'exécution (UE) 2015/1100 de la Commission aux fins de la surveillance du marché ferroviaire ( le «règlement RMMS»), en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016. Il aborde un large éventail de sujets tels que l'évolution du marché intérieur des services ferroviaires, l'infrastructure et les services disponibles pour les entreprises ferroviaires, les conditions-cadres (y compris les redevances), l'état du réseau, l'utilisation des droits d'accès et les obstacles à une plus grande efficacité des services ferroviaires.

## *Évolution des services ferroviaires*

Les chemins de fer de l'Union continuent de croître, comme en témoigne notamment la hausse significative des volumes de trafic de voyageurs enregistrée entre 2011 et 2016. Le trafic ferroviaire de voyageurs a continué de croître de 1,7% par an. Le trafic ferroviaire de voyageurs est essentiellement national, 6 % seulement du trafic ayant été de nature transfrontière en 2016. Dans le même temps, les marchés ferroviaires s'ouvrent progressivement et les niveaux de sécurité restent élevés. Entre 2011 et 2015, la sécurité des voyages en train était plus de 25 fois supérieure de à celle des trajets en voiture.

Le secteur est de plus en plus orienté vers les performances, innovant et réactif par rapport aux besoins des clients. Il ressort d'une enquête Eurobaromètre publiée en septembre 2018 que 66% des Européens sont satisfaits de la fréquence des trains de voyageurs, que 59% d'entre eux sont satisfaits de leur ponctualité et fiabilité, et que 55% des usagers sont satisfaits des informations sur les voyages communiquées lors des trajets, notamment en cas de retard. Ces chiffres sont nettement meilleurs que ceux d'une enquête similaire réalisée en 2013.

Le secteur ferroviaire peut jouer un rôle accélérateur majeur dans la réduction des émissions dues aux transports. Il est responsable de 2% seulement de la consommation d'énergie totale de l'Union dans le secteur des transports, alors qu'il a permis de transporter, en 2016, 11,2% du fret et 6,6% des voyageurs, tous modes de transport confondus.

En 2016, la longueur totale des lignes du réseau ferroviaire de l'Union était d'environ 221 000 kilomètres (1,6% de moins qu'en 2011). Environ 54% du réseau de l'Union était électrifié en 2016, 2 097 kilomètres de lignes électrifiées ayant été ajoutées par rapport à 2011 (+1,7%). Le réseau à grande vitesse de l'Union s'étendait sur plus de 8 400 kilomètres de ligne à la fin de l'année 2017, sa longueur ayant plus que doublé depuis 2003.

## *Trafic de fret*

Contrairement au trafic de passagers, la Commission a noté que les volumes de fret restent instables et ont entraîné une baisse de la part modale par rapport au transport routier en 2016. Depuis le pic de 2011 (19%), la part du rail dans le fret terrestre dans l'Union a diminué, bien qu'elle soit parvenue à rester aux alentours de 17% en 2016, tandis que la part du transport routier a augmenté de 75% à 76%. Le trafic ferroviaire de fret a peiné à se remettre de la chute significative des volumes subie en 2009, au plus fort de la crise économique. La nature internationale de ces services les rend sensibles aux obstacles à l'interopérabilité et aux problèmes de coordination transfrontière. Pour y remédier, la Commission met en place un programme de mesures et d'initiatives complémentaires. La politique menée de longue date par

la Commission en vue d'assurer l'interopérabilité (notamment le déploiement efficace et coordonné de l'ERTMS) a été récemment renforcée et met l'accent sur la résolution des questions opérationnelles transfrontières d'ordre pratique.

### ***Degré d'ouverture du marché***

Le marché du fret ferroviaire a été ouvert à la concurrence en 2007. En 2016, de nouveaux opérateurs en concurrence avec des opérateurs nationaux historiques étaient en activité dans tous les pays à l'exception de la Grèce, de l'Irlande, de la Lituanie et du Luxembourg et, dans la moitié d'entre eux, la part de marché des concurrents était supérieure à 40%. Entre 2011 et 2016, la part de marché des opérateurs concurrents a augmenté de manière régulière dans tous les pays de l'Union. La part de marché des opérateurs concurrents a régressé en Suède et en Estonie uniquement, avec une chute en Estonie de 41% à 20%.

Si le marché du transport international de voyageurs est ouvert à la compétition depuis 2010, les États membres continueront de réguler l'accès à leur marché du transport intérieur de voyageurs jusqu'à la mise en œuvre du quatrième paquet ferroviaire. Selon les chiffres communiqués, la moitié des États membres seulement comptent des opérateurs concurrents en activité sur le marché du transport commercial de voyageurs. Leur part de marché est généralement supérieure à 10% et, dans quatre États membres, les nouveaux entrants proposent presque tous les services commerciaux.

La mise en œuvre du pilier technique du 4<sup>e</sup> paquet à compter de juin 2019 améliorera encore l'interopérabilité entre les réseaux ferroviaires nationaux. Elle allégera également les formalités administratives liées aux opérations transfrontières et renforcera le rôle de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. Le pilier relatif au marché complétera l'ouverture des marchés nationaux à compter de décembre 2019 et fera du principe de mise en concurrence la règle en matière de marchés publics de services dans l'Union pour décembre 2023 au plus tard, les attributions directes étant autorisées uniquement dans des cas exceptionnels.

### ***Emploi et conditions sociales***

Conformément aux données RMMS transmises par les États membres et par la Norvège, fin 2016, un petit peu plus d'un million de personnes étaient employées dans le secteur ferroviaire européen, dont environ 600 000 par des entreprises ferroviaires et 440 000 par des gestionnaires de l'infrastructure. La main-d'œuvre est essentiellement masculine; en moyenne, on ne compte que 21% de femmes. La proportion d'effectifs féminins varie de 50% en Estonie à 8% en Autriche. Le vieillissement de la main-d'œuvre reste préoccupant, surtout en Espagne, en Grèce et en Italie, où plus de 50% de la main-d'œuvre était âgée de plus de 50 ans en 2016.

### ***Vue globale***

La politique de la Commission en matière de développement de l'infrastructure, qui se décline sous la forme de la politique relative au réseau transeuropéen de transport (TEN-T), vise à améliorer l'infrastructure en éliminant les goulets d'étranglement et en construisant les chaînons manquants. Pour la prochaine période de programmation financière, la Commission propose de recourir au soutien financier du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe 2, du Fonds de cohésion, du Fonds européen de développement régional et du programme InvestEU afin d'accélérer également la transformation numérique dans le transport ferroviaire. Afin d'aider l'industrie ferroviaire à accéder au financement, la Commission met au point une méthodologie visant à évaluer les caractéristiques environnementales des projets ferroviaires dans le cadre de son plan d'action sur la finance durable.

Les corridors de fret ferroviaire demeurent un aspect clé de la politique de la Commission visant à stimuler le fret ferroviaire. Le [règlement sur le fret ferroviaire](#) et la directive relative aux conducteurs de train sont toujours en cours d'évaluation. Pour encourager le fret ferroviaire, la Commission a proposé en

novembre 2017 de modifier la directive 92/106/CEE relative aux transports combinés dans le cadre de son deuxième train de mesures en matière de mobilité afin d'apporter de nouvelles mesures de soutien plus efficaces permettant de transférer du fret de la route vers le chemin de fer.

En dernier lieu, la Commission a noté que le transport ferroviaire ne peut être considéré indépendamment des autres modes de transport : sa compétitivité dépend également du cadre de concurrence intermodale. C'est la raison pour laquelle la Commission s'efforce d'obtenir des conditions équitables pour la concurrence intermodale, notamment par l'intermédiaire du train de mesures en matière de mobilité, qui inclut la modification de la directive Eurovignette. La Commission a également commandé une étude globale sur l'internalisation des coûts externes des transports. Celle-ci permettra d'évaluer la mesure dans laquelle les principes de l'utilisateur-payeur et du pollueur-payeur sont mis en œuvre dans les États membres pour l'ensemble des modes de transport.