

Espace ferroviaire unique européen. Refonte

2010/0253(COD) - 13/06/2014 - Document de suivi

Le présent rapport de la Commission est le quatrième consacré à l'évolution du marché ferroviaire. Les données ont été en majeure partie recueillies auprès des États membres au moyen de questionnaires, ainsi que d'Eurostat; elles ont été complétées par d'autres sources, comme l'enquête Eurobaromètre (qualité des services), l'information sur les tarifs ferroviaires, des rapports financiers annuels, ainsi que les éléments destinés au tableau de bord des aides d'État.

Évolution du marché :

1) Sagissant du marché du transport ferroviaire de voyageurs, le rapport montre qu'en dépit de certains progrès, le pourcentage de trajets effectués en train dans l'UE reste modeste en comparaison d'autres modes de déplacement, comme la voiture ou l'avion. En 2011, cette part modale est restée inchangée par rapport à 2010, à 6,2%.

Pour ce qui est des segments de marché, une moitié des trajets ferroviaires européens peut être rattachée aux services régionaux et suburbains, tandis que l'autre se rapporte aux services régionaux à longue distance ou interurbains ou encore à grande vitesse (27% de tous les voyageurs-km en 2011). Dans certains États membres, les trains à grande vitesse exercent une domination presque exclusive sur le marché de la longue distance: en 2011, le pourcentage de voyageurs-km qu'ils assuraient atteignait respectivement 58 et 49% en France et en Espagne.

Depuis 1995, c'est au Royaume-Uni (+70%), en Suède (+42%), en France (+37%) et en Belgique (+26%) que les déplacements par train ont enregistré la plus forte augmentation par rapport aux autres modes de transport. Les services de transport ferroviaire international, qui représentaient 6% du trafic voyageurs par voie ferrée en 2012, ont poursuivi leur essor (+25% sur la période 2004-2011), avec une croissance d'environ 2% en 2011 et 13% en 2012.

Il existe néanmoins des indices donnant à penser que le trafic international voyageurs stagne dans d'importants marchés du transport ferroviaire international, comme la Belgique et les Pays-Bas. Enfin, les prestations de transport international par voie ferrée ont payé leur tribut à la crise dans les pays qu'elle a atteints.

2) Contrairement à celui des voyageurs, le transport ferroviaire de marchandises présente un caractère international bien marqué: en 2011, les tonnes-km transportées étaient pour 47% internationales, 9% du total se rapportant en outre au transit. L'Allemagne et ses infrastructures de chemin de fer jouent un rôle central dans le fret ferroviaire, assumant à elles seules 27% de l'ensemble des tonnes-km de toute l'UE. Par rapport à la croissance de l'ensemble du fret dans l'UE, celui transporté par chemin de fer a connu une augmentation moins rapide: en tonnes-km, elle n'a été que de 5% depuis 1995, alors que pour l'ensemble des moyens de transport, elle a atteint 22%.

La question se pose de savoir si de par sa spécialisation dans les matières premières et les produits industriels de base, le cycle économique du transport par voie ferrée ne se trouve pas être particulièrement sensible à ceux de l'économie (évolution des prix des matières premières), aux politiques énergétiques et à la gestion des stocks (les matières premières sont moins coûteuses à stocker que les produits industriels). Pour prospérer, il conviendrait par ailleurs que le transport ferroviaire migre vers des niches à plus forte valeur ajoutée et augmente ses distances moyennes d'acheminement.

Nouveaux domaines couverts : par rapport à celle qui l'a précédée, la directive 2012/34/UE a élargi le domaine couvert par les rapports réguliers de la Commission, qui inclut dorénavant le développement du marché intérieur des installations de service, ainsi que des conditions-cadres telles que les investissements dans l'infrastructure, les développements en matière de prix, la qualité des services, les obligations de service public et l'évolution de l'emploi et des conditions sociales afférentes, questions que le rapport du système de suivi du marché ferroviaire (RMMS) aborde pour la première fois.

Services à fournir aux entreprises ferroviaires : il existe quelque 22.000 gares dans l'UE, dont 250 «grandes gares», par lesquelles transitent chaque jour plus de 25.000 voyageurs. Les Européens sont en moyenne relativement satisfaits de leurs gares (les taux de satisfaction ont légèrement augmenté depuis 2011). Les chiffres de satisfaction les plus élevés sont atteints au Royaume-Uni (73%), en Irlande (71%) et au Luxembourg (70%), tandis que ceux qui se situent en-deçà de la moyenne ont été relevés en Allemagne (40%), en Italie (34%), en Europe centrale et dans celle du Sud-Est.

Les Européens sont satisfaits dans une proportion de 68% quant à l'information fournie sur les horaires des trains et à 67% pour ce qui est la facilité avec laquelle il leur est possible d'acheter des billets. Leur opinion est moins positive en ce qui concerne la propreté des gares (57% de satisfaction) et l'accès aux mécanismes de traitement des plaintes (37%).

Les Européens ne sont que 37% à déclarer des niveaux de satisfaction «élevés» ou «bons» s'agissant de l'accessibilité des gares pour les personnes à mobilité réduite. C'est au Royaume-Uni (61%), en Irlande (56%) et en France (52%) que ces indicateurs sont les plus élevés. Les questions concernant l'accessibilité revêtent une importance cruciale pour améliorer la part modale du rail, en particulier dans un contexte de population européenne vieillissante. Il apparaît que c'est pour des motifs qui touchent à ladite accessibilité que le rail n'atteint pas 19% de la population de l'UE.

Investissements dans l'infrastructure : du point de vue des investissements dans le réseau ferroviaire, un peu moins de 29 milliards EUR semblent avoir été investis en 2012 dans sa partie conventionnelle, soit environ 7% de plus qu'en 2011, et quelque 34,5 milliards dans son ensemble, grande vitesse incluse. Pour ce qui concerne ce segment conventionnel, les parts respectives de l'entretien (29%), de l'amélioration (36%) et de la rénovation (35%) semblent se situer, en gros, sur un pied d'égalité.

Les projets en rapport avec le rail qui ont été financés par les fonds de l'UE ont représenté quelque 22 milliards EUR sur la période 2007-2013, soit environ 3 milliards EUR par an, équivalant à environ 2% du budget annuel de l'UE. C'est en Italie, en Espagne, en Pologne et en République tchèque que se sont trouvés concentrés les projets ferroviaires qui ont été retenus pour être financés par l'UE durant la période 2007-2012.

Évolution des prix : par rapport à 2011, les prix nominaux des services ferroviaires ont augmenté de 4% en 2012, suivant l'indice des prix à la consommation harmonisés (IPCH), dans lequel est repris le transport urbain. Les principales hausses se sont produites en Europe centrale et dans celle du Sud-Est (en Slovaquie, l'augmentation a atteint 35%). En Suède, les prix ont baissé de 1%.

La variation des tarifs est largement tributaire de la structure de financement que présente le marché ferroviaire. Dans le cas d'obligations de service public, les prix sont, en règle générale, réglementés, alors que dans celui des services commerciaux, ils ne le sont pas.

Sur certaines lignes commerciales, les tarifs ferroviaires peuvent connaître des variations relatives considérables. Le rapport souligne que du point de vue du consommateur, il reste coûteux d'effectuer un aller-retour sur la journée, même si les cartes de fidélité des compagnies ferroviaires peuvent parfois diviser ce prix par deux. De même, réserver deux semaines à l'avance un voyage de fin de semaine entre Paris et Londres peut encore coûter 260 EUR et un départ immédiat de Madrid pour Barcelone revenir à 173 EUR.