COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 13.1.2021
COM(2021) 5 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

Septième rapport de suivi sur l'évolution du marché ferroviaire au titre de l'article 15, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil

{SWD(2021) 1 final}

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

Septième rapport de suivi sur l'évolution du marché ferroviaire au titre de l'article 15, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil

1. PRINCIPALES CONSTATATIONS

Un suivi fiable du marché ferroviaire est essentiel pour comprendre l'évolution du marché et prendre des décisions stratégiques en connaissance de cause. La Commission finance des initiatives sectorielles telles que les activités d'analyse comparative des ICP dans le cadre de la plateforme PRIME et collabore avec les États membres pour améliorer le suivi.

Le présent rapport couvre les données jusqu'en 2018 et ne fournit donc aucun élément de preuve de l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur le secteur. Alors que les services ferroviaires, et en particulier le fret, ont continué à fonctionner tout au long de l'année 2020, le nombre de voyageurs internationaux a considérablement chuté pendant les différents confinements et la demande globale a reculé en raison du climat d'incertitude et du ralentissement économique.

Les principales constatations et les grandes tendances pour la période 2015-2018 dans l'UE-27 (à l'exception de la longueur du réseau à grande vitesse qui est comparée à celle de 2019) sont les suivantes:

- le trafic ferroviaire a augmenté de 2,5 % par an pour le transport de voyageurs et de 4,1 % pour le fret;
- la «part modale» du rail dans le transport terrestre est passée de 7,6 % à 7,8 % pour le transport de voyageurs et a reculé pour le fret, passant de 18,8 % à 18,7 %;
- en 2018, le rail ne représentait que 0,4 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de CO_2 dues aux transports et 2 % de la consommation d'énergie dans le secteur des transports;
- entre 2015 et 2019, la longueur du réseau à grande vitesse a augmenté de 17 %;
- la longueur totale des voies déclarées comme étant saturées a plus que doublé;
- en 2018, les entreprises ferroviaires disposaient au total de 1 082 licences actives;
- en 2018, les concurrents des opérateurs nationaux historiques avaient une part de marché moyenne de:
    - 42 % des marchés du fret ferroviaire (soit une augmentation de 8 points de pourcentage);
    - 10 % des marchés du transport commercial de voyageurs (soit une augmentation de 2 points de pourcentage);
    - 16,2% des obligations de service public (soit une augmentation de 0,5 point de pourcentage);

- le transport ferroviaire reste l'un des modes de transport les plus sûrs, les trajets en voiture étant près de 50 fois plus dangereux que les voyages en train; et

- fin 2018, un petit peu plus de 916 000 personnes étaient employées dans le secteur ferroviaire, dont environ 527 000 par des entreprises ferroviaires (opérateurs historiques et non historiques) et 389 000 par des gestionnaires de l'infrastructure.

2. METHODE

Le présent rapport est la septième édition du rapport de surveillance du marché ferroviaire que la Commission soumet tous les deux ans au Parlement européen et au Conseil conformément à l'article 15, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE[1]. Il présente les principales évolutions des marchés ferroviaires au regard de la politique de l'Union européenne concernant le marché ferroviaire[2]. Le présent rapport aborde un large éventail de sujets, tels que: l'évolution du marché unique concernant les services ferroviaires; l'infrastructure et les services disponibles pour les entreprises ferroviaires; les conditions-cadres (y compris les redevances[3]); l'état du réseau; l'utilisation des droits d'accès; et les obstacles à une plus grande efficacité des services ferroviaires. Le document de travail des services de la Commission qui l'accompagne contient une analyse détaillée de ces sujets.

Il s'agit du deuxième 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[4] (ci-après le «règlement RMMS») et le premier qui est élaboré après la fin de la période de transition pour sa mise en œuvre, en 2018.

Outre les données du RMMS fournies par les États membres, le Royaume-Uni et la Norvège, le présent rapport se fonde également sur les contributions du «Statistical pocketbook - EU transport in Figures»[5], sur les rapports de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer[6], sur les données d'Eurostat[7], sur des statistiques recueillies par différentes organisations du secteur, ainsi que sur des présentations et des études. Lorsque le règlement RMMS est la seule source, le rapport évalue les tendances pour la période 2015-2018 afin de garantir la comparabilité des données. Lorsque d'autres sources sont utilisées, le rapport peut présenter des tendances sur une période plus longue.

Les données agrégées et les moyennes font référence à l'UE-27 (c'est-à-dire aux États membres actuels de l'UE[8]). Étant donné que le Royaume-Uni était membre de l'Union européenne jusqu'au 31 janvier 2020, le présent rapport fournit également des totaux et des

---

1 Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, JO L 343 du 14.12.2012, p. 32.

2 Outre le rapport sur le marché ferroviaire, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer publie des rapports annuels sur la sécurité et l'interopérabilité des chemins de fer.

3 Un suivi global des prix du transport ferroviaire proposés aux clients est impossible en raison de la grande variété des services proposés.

4 Règlement d'exécution (UE) 2015/1100 de la Commission du 7 juillet 2015 concernant les obligations d'information incombant aux États membres dans le cadre de la surveillance du marché ferroviaire, JO L 181 du 9.7.2015, p. 1.

5 https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2020_en

6 https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications_en

7 https://ec.europa.eu/eurostat/fr/web/transport/data/database

8 La Norvège participe à l'enquête de suivi du marché ferroviaire (RMMS), mais les données relatives à ce pays ne sont pas incluses dans les totaux et moyennes de l'Union.

moyennes pour l'UE-28, soit dans le texte, soit dans le fichier Excel publié sur le site web de la DG MOVE avec le rapport[9].

3. LE SECTEUR FERROVIAIRE ET LA DURABILITE

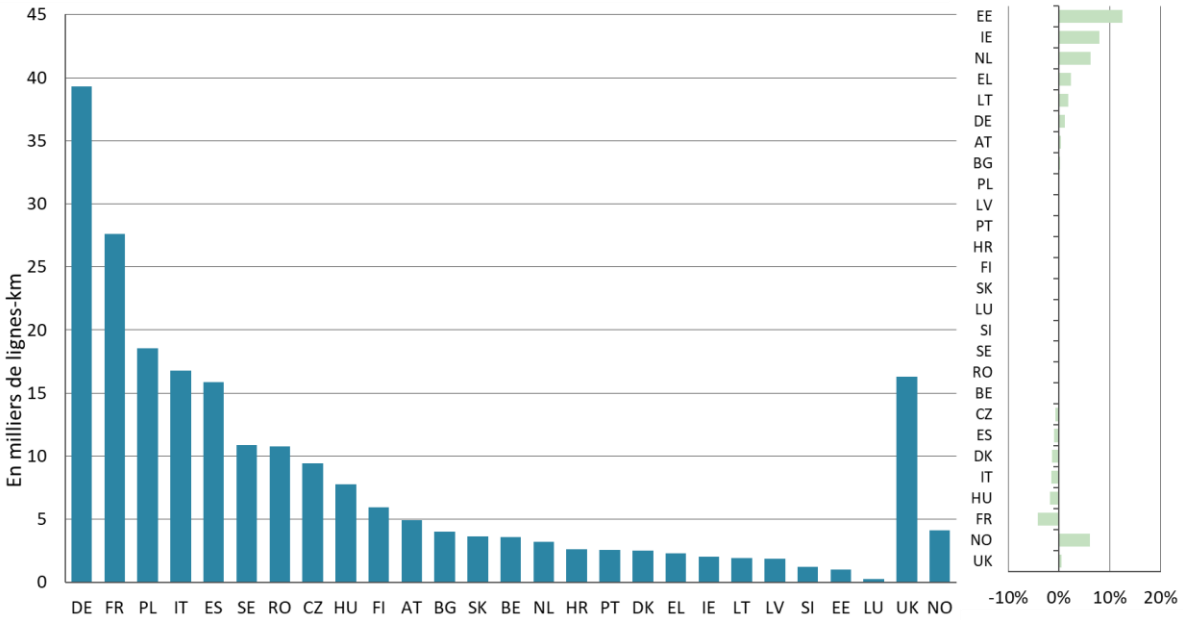
Le rail est le seul mode de transport qui réduit ses émissions de GES et de CO_2 de manière quasi continue depuis 1990, tout en transportant environ 13 % du fret et 7 % des voyageurs, tous modes confondus (UE-27, 2018). En tant que tel, le secteur ferroviaire est comparativement moins polluant et plus efficace sur le plan énergétique que les autres moyens de transport motorisés. En 2018, le rail ne représentait que 0,4 % des émissions de GES et de CO_2 dues aux transports et 2 % de la consommation d'énergie dans le secteur des transports dans l'UE-27[10]. Pour atteindre les objectifs du pacte vert pour l'Europe, la part du rail devra augmenter pour le transport de voyageurs et de fret.

4. RESEAU FERROVIAIRE DE L'UNION

En 2018, la longueur totale des lignes du réseau ferroviaire de l'Union était d'environ 201 000 kilomètres (0,4 % de moins qu'en 2015). Environ 56 % du réseau était électrifié, soit une augmentation de 855 kilomètres depuis 2015 (+ 1,2 %).

Le réseau ferroviaire à grande vitesse de l'Union s'étendait sur plus de 9 100 kilomètres à la fin de l'année 2019, soit une augmentation de 17 % depuis 2015[11].

Graphique 1: longueur des réseaux nationaux par pays (en milliers de kilomètres de lignes, 2018) et évolution relative (2015-2018)



Source: Statistical pocketbook, 2020 Ajout de données tirées d'autres sources.

9 https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/market_monitoring_en

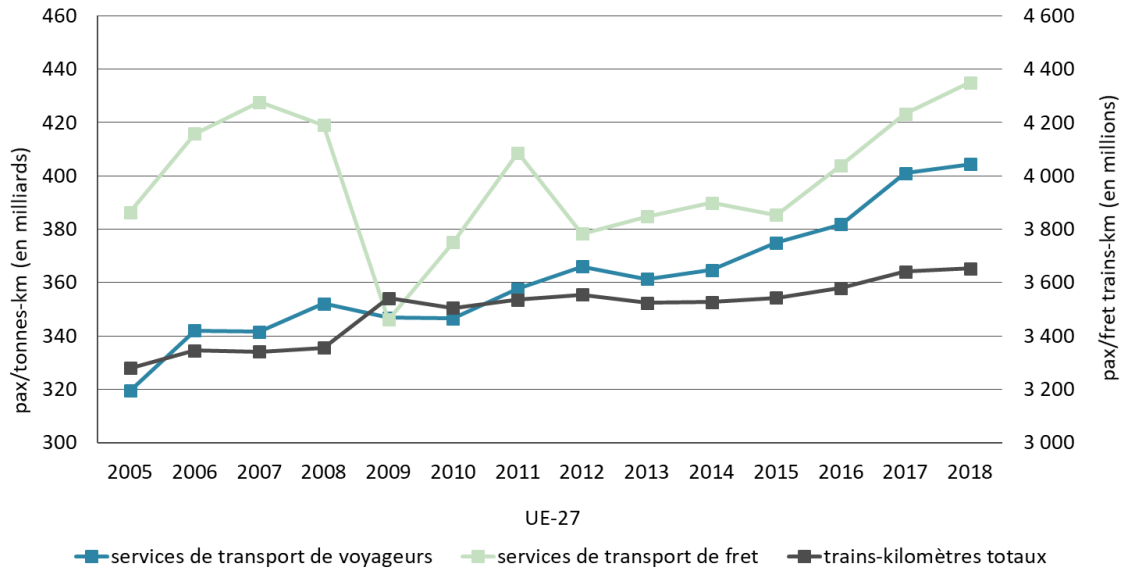
10 UE-28: 0,5 %, 0,5 % et 2 % respectivement.

11 UE-28: 217 000 kilomètres de lignes, dont 54 % étaient électrifiées et plus de 9 200 kilomètres de lignes à grande vitesse.

5. ÉVOLUTION DES SERVICES FERROVIAIRES

Le nombre total de trains-kilomètres de l'UE (tant pour les mouvements de trains de voyageurs que de fret) est demeuré sensiblement stable au cours des dix dernières années. Les services de transport de voyageurs et de fret ont repris à des rythmes différents après la crise financière de 2008 (avec des fluctuations pour le fret). Entre 2015 et 2018, le trafic ferroviaire[12] dans l'UE-27 a connu une augmentation annuelle de 2,5 % pour le transport de voyageurs et de 4,1 % pour le fret[13].

Graphique 2: volumes de trafic de voyageurs et de fret (pax-km, tonne-km et train-km, 2005-2018)



Source: RMMS, 2020. Ajout de données tirées d'autres sources et d'estimations. Les données de 2015 et 2016 pour la Roumanie sont des estimations; Les données comprennent également des ajustements à la valeur pax-km de 2018 pour la Belgique, aux valeurs tonne-km de 2015 et 2016 pour l'Espagne, les Pays-Bas et le Luxembourg, et aux valeurs train-km de 2015 et 2016 pour l'Irlande.

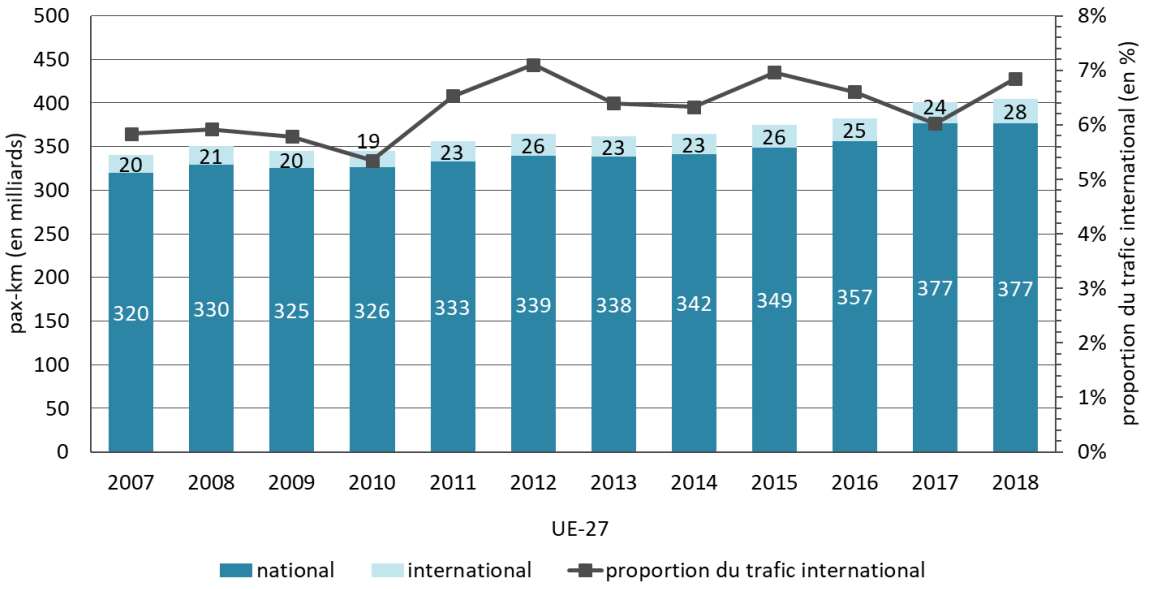
En 2018, les volumes du trafic ferroviaire de voyageurs dans l'UE-27 représentaient 404 milliards de voyageurs-km sur un total d'environ 5 000 milliards pour tous les modes de transport terrestre confondus[14]. Le trafic ferroviaire de voyageurs est encore essentiellement national, 7 % seulement du trafic ayant été de nature transfrontière en 2018.

12 Les données relatives aux volumes communiquées dans le questionnaire RMMS annuel peuvent diverger de celles transmises par Eurostat en raison de la portée différente, de l'éventuel double comptage des volumes de transit et des ajustements (estimations et intégration de données tirées d'autres sources).

13 UE-28: 2,4 % pour le transport de voyageurs et 3,8 % pour le fret.

14 UE-28: 473 milliards de voyageurs-km sur un total d'environ 6 000 milliards pour tous les modes de transport terrestre confondus.

Graphique 3: évolution des volumes du trafic ferroviaire de voyageurs (national, international et proportion du trafic international par rapport au trafic total) (en milliards de pax-km, 2007-2018)



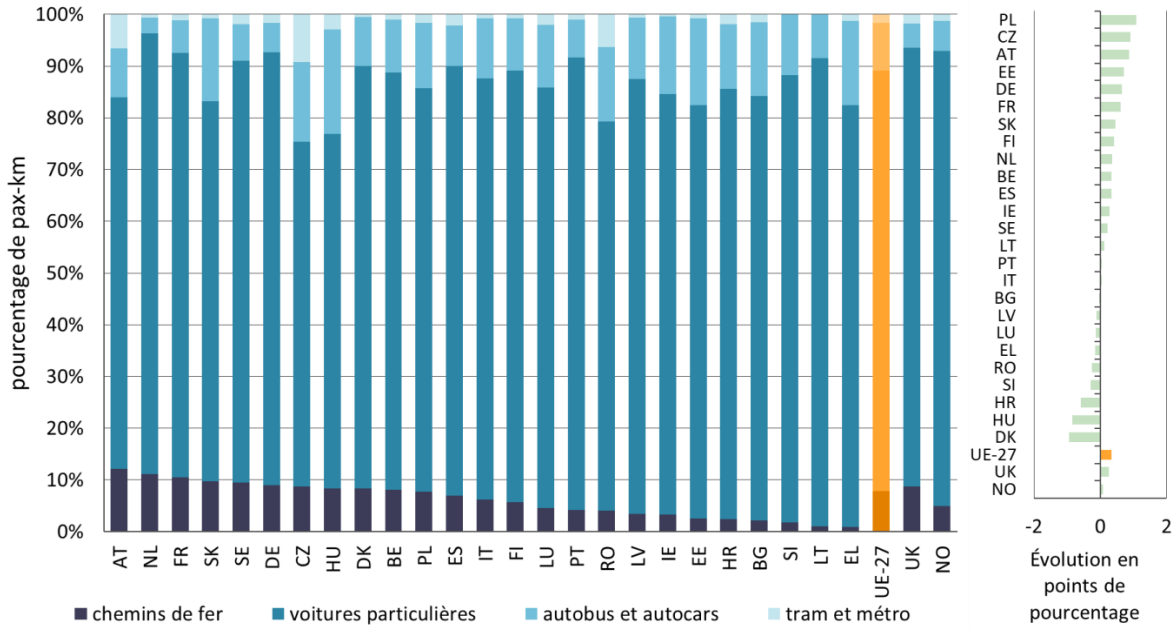
Source: RMMS, 2020. Ajout de données tirées d'autres sources et d'estimations. Les données de 2015 pour la Belgique, l'Estonie, la Grèce, le Luxembourg et la Roumanie sont des estimations.

En 2018, chaque citoyen de l'UE-27 a parcouru 909 voyageurs-kilomètres en moyenne (+ 2,4 % par an depuis 2015[15]).

Entre 2015 et 2018, la part modale des voitures particulières dans le transport terrestre de voyageurs de l'UE-27 est passée de 81 % à 81,4 %, tandis que le transport ferroviaire a progressé, passant de 7,6 % à 7,8 %, avec des différences significatives entre les pays.

[15] UE-28: 926 voyageurs-kilomètres et + 2,2 % respectivement.

Graphique 4: répartition modale du transport terrestre de voyageurs par pays (en pourcentage en 2018) et évolution en points de pourcentage pour le rail (2015-2018)

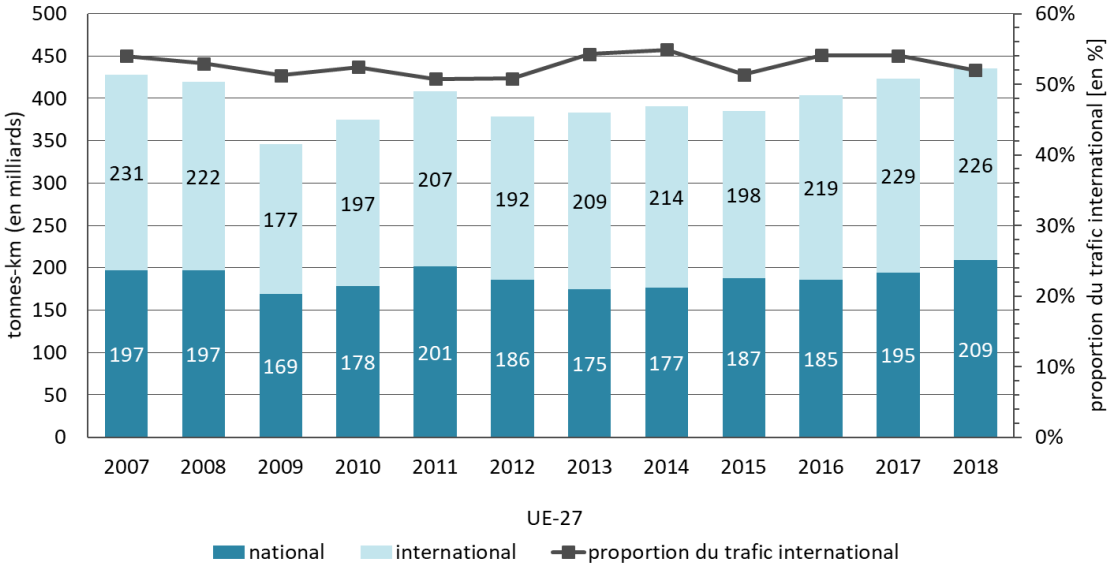


Source: Statistical pocketbook, 2020 à l'exclusion de Chypre et de Malte.

En 2018, les volumes de trafic de fret ferroviaire dans l'UE-27 représentaient 435 milliards de tonnes-kilomètres sur un total de 2 300 milliards pour tous les modes de transport terrestre confondus[16]. Plus de la moitié du fret ferroviaire total est de nature transfrontière, ce qui rend la compétitivité du fret ferroviaire très sensible à l'interopérabilité et aux difficultés opérationnelles entre les réseaux ferroviaires nationaux.

[16] À l'exclusion des pipelines. Pour l'UE-28: 452 milliards de tonnes-kilomètres sur un total de 2 400 milliards pour tous les modes de transport terrestre confondus.

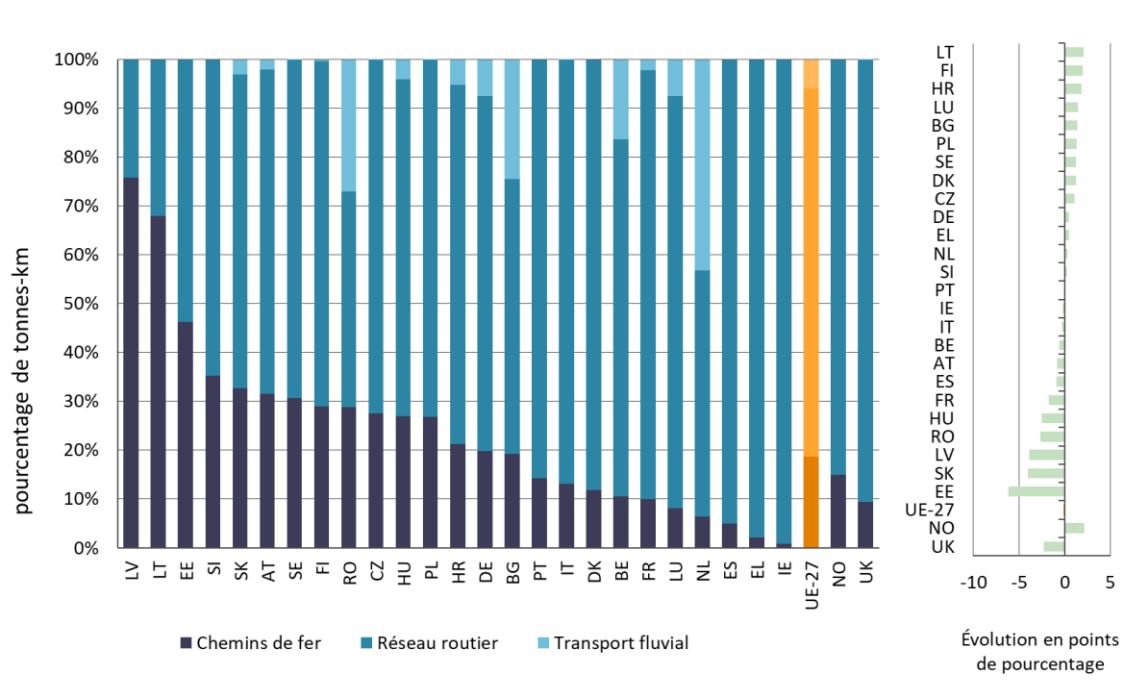
Graphique 5: évolution des volumes de trafic de fret ferroviaire (national, international et proportion du trafic international par rapport au trafic total) (en milliards de tonnes-km, 2007-2018)



Source: RMMS, 2020. Ajout de données tirées d'autres sources et d'estimations. Pour 2016, certaines données et estimations du RMMS ont été révisées par rapport au sixième rapport du RMMS.

Entre 2015 et 2018, la part modale du transport routier dans le transport terrestre de fret de l'UE-27 est passée de 74,2 % à 75,4 %, tandis que le transport ferroviaire a reculé, passant de 18,8 % à 18,7 %, avec des différences significatives entre les pays.

Graphique 6: répartition modale du transport terrestre de fret par pays (en pourcentage en 2018) et évolution en points de pourcentage pour le rail (2015-2018)



Source: Statistical pocketbook, 2020

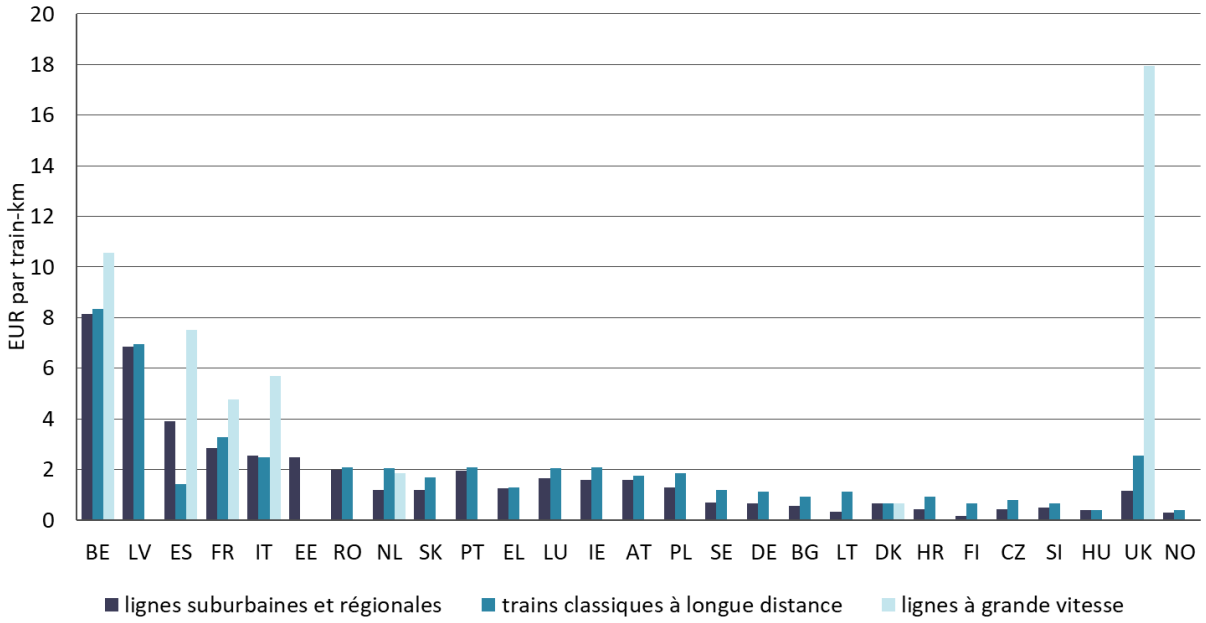
6. ÉVOLUTION DES CONDITIONS-CADRES DANS LE SECTEUR FERROVIAIRE

6.1. Tarification de l'infrastructure

Les redevances d'accès aux voies ont représenté plus de 80 % des recettes des gestionnaires de l'infrastructure générées par les redevances dans l'UE-27 en 2018 (84 % pour les trains de marchandises et 88 % pour les trains de voyageurs[17]).

Les redevances d'accès aux voies pour les lignes ferroviaires à grande vitesse (à l'exclusion des majorations) étaient plus élevées que les autres redevances voyageurs. En 2018, les redevances les plus élevées ont été relevées au Royaume-Uni (18 euros par train-kilomètre) et en Belgique (10,6 euros par train-kilomètre).

Graphique 7: redevances d'accès (à l'exclusion des majorations) pour différentes catégories de trains de voyageurs, par pays (en euros par train-km, 2018)

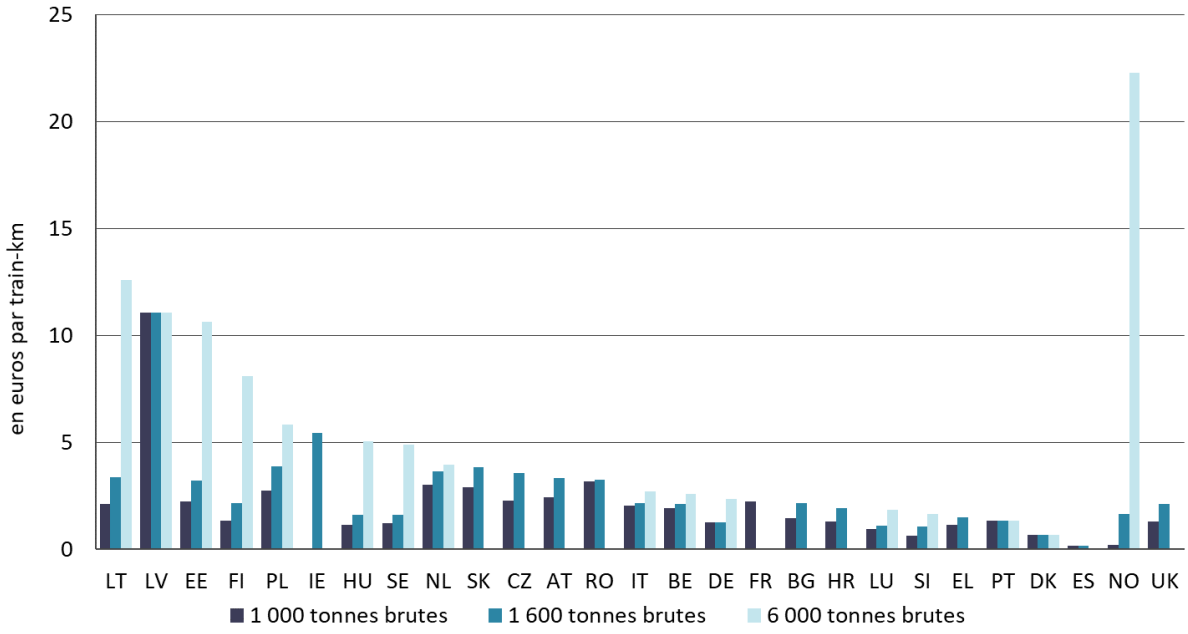


Source: RMMS, 2020.

Les redevances de fret (à l'exclusion des majorations) sont contrôlées pour trois tonnages bruts maximaux différents (1 000, 1 600 et 6 000). Dans la plupart des États membres, les redevances d'accès augmentent en fonction de la taille du train, mais pas nécessairement proportionnellement au tonnage.

[17] UE-28: 84 % et 89 % respectivement.

Graphique 8: redevances d'accès (à l'exclusion des majorations) pour différentes catégories de trains de fret, par pays (en euros par train-km, 2018)



Source: RMMS, 2020

Aucune tendance claire à la hausse ou à la baisse n'a été observée pour les trains de voyageurs ou les trains de marchandises en ce qui concerne les niveaux des redevances[18] communiqués entre 2015 et 2018, sauf pour les trains à grande vitesse (pour lesquels les redevances d'accès aux voies ont diminué partout sauf au Royaume-Uni).

La plateforme des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire en Europe (PRIME) réalisera une étude approfondie des mécanismes de redevance et de financement des gestionnaires d'infrastructure, qui s'achèvera en 2021. L'étude comprendra une vue d'ensemble des redevances d'accès aux voies et de leurs différentes composantes.

Afin d'atténuer les répercussions économiques de la pandémie de COVID-19, le règlement 2020/1429, adopté en octobre 2020, permet de réduire la charge financière qui pèse sur le secteur ferroviaire en assouplissant temporairement les règles relatives aux redevances[19].

6.2. Répartition des capacités et limites des infrastructures

En 2018, l'intensité d'utilisation du réseau de l'UE-27 était de 18 200 trains-kilomètres par kilomètre de ligne (19 500 pour l'UE-28). Les réseaux dont l'utilisation est la plus intensive étaient ceux de l'ouest de l'Europe, particulièrement celui des Pays-Bas dont l'intensité

[18] Redevance d'accès aux voies, à l'exclusion des majorations.

[19] Règlement (UE) 2020/1429 du Parlement européen et du Conseil du 7 octobre 2020 arrêtant des mesures pour un marché ferroviaire durable compte tenu de la propagation de la COVID-19 (JO L 333 du 12.10.2020, p. 1).

d'utilisation est de 50 600 trains-kilomètres par kilomètre de ligne. C'est en Grèce que l'intensité d'utilisation est la plus faible, avec seulement 4 800 trains-kilomètres par kilomètre de ligne. Si ces moyennes nationales globales ne révèlent rien sur les parties du réseau les moins fréquentées, elles peuvent fournir quelques indications sur les réseaux qui, en moyenne, sont plus fréquentés que d'autres et pourraient donc avoir une capacité limitée pour accueillir plus de trafic.

La longueur totale des voies déclarées comme étant saturées dans l'UE-27 n'a cessé d'augmenter depuis 2015 et avait presque doublé en 2018. Cela a concerné 2 261 kilomètres de voies (3 432 kilomètres dans l'UE-28), dont 1 339 kilomètres le long des corridors de fret ferroviaire.

En cas de saturation, les services les plus couramment définis comme prioritaires par les États membres sont ceux fournis en vertu d'une OSP, qui constitue la principale priorité dans 13 pays, suivis par les services internationaux de transport de voyageurs (7 pays). Le trafic de fret (tant national qu'international) est rarement prioritaire.

Afin de surmonter les insuffisances opérationnelles des infrastructures et l'incompatibilité des systèmes nationaux de contrôle des trains existants, qui constituent des obstacles majeurs à une bonne interopérabilité, l'UE a mis en place un système européen commun de signalisation, le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS). Au titre du plan européen de déploiement de l'ERTMS[20], ce système de signalisation devrait être déployé sur 15 682 kilomètres de voies à l'horizon 2023. Jusqu'à présent, le système a été installé sur 5 906 kilomètres de la longueur prévue des voies (soit 38 %), ce qui représente 78 % de l'objectif prévu pour la fin 2019.

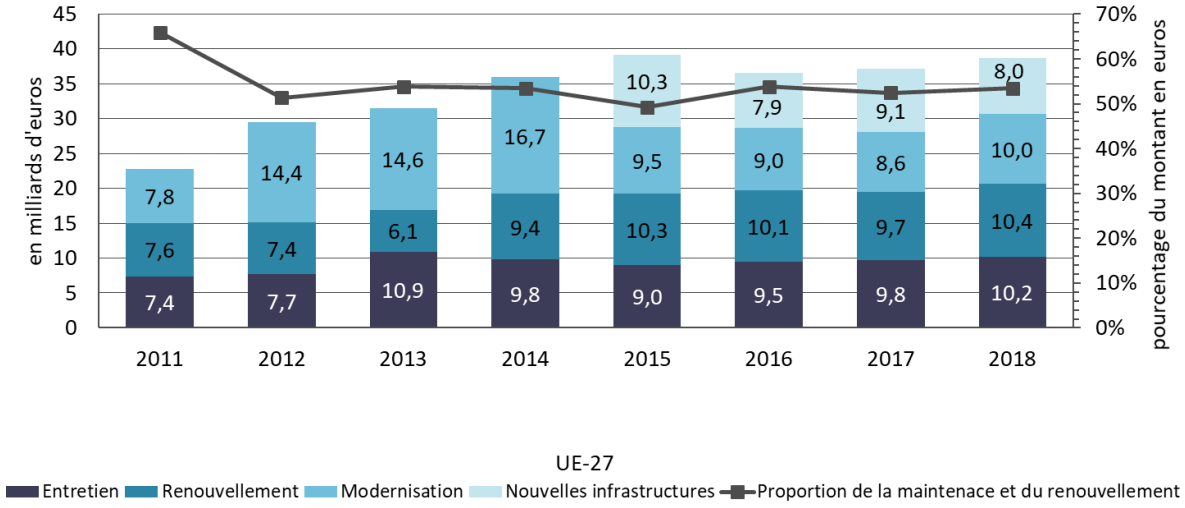
6.3. Dépenses d'infrastructure et financement

Le total des dépenses d'infrastructure ferroviaire de l'UE-27 s'est élevé à 38,7 milliards d'euros en 2018, après un pic de 39,1 milliards d'euros en 2015[21].

[20] Règlement d'exécution (UE) 2017/6 de la Commission du 5 janvier 2017 relatif au plan européen de déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire, JO L 3 du 6.1.2017, p. 6.

[21] UE-28: de 49,5 milliards d'euros en 2015 à 47,5 milliards d'euros en 2018.

Graphique 9: évolution des dépenses d'infrastructure et proportion des dépenses d'entretien et de renouvellement (en milliards d'euros sur la période 2011-2018)



Source: RMMS, 2020

En 2018:

- les dépenses totales d'entretien et de renouvellement communiquées pour l'UE-27 s'élevaient à 20,6 milliards d'euros, soit 53 % des dépenses totales (25,8 milliards d'euros et 54 % pour l'UE-28), avec des écarts significatifs entre les pays; et
- dans l'UE-27, les budgets nationaux représentaient 72,3 % du total des dépenses et des investissements dans les infrastructures, le cofinancement de l'UE s'élevait à 8,3 % et les 19,4 % restants provenaient d'autres sources, notamment de prêts, de financements par émission d'actions et de redevances[22].

6.4. Qualité des services de transport ferroviaire

Le transport ferroviaire reste l'un des modes de transport les plus sûrs. Les trajets en voiture sont près de 50 fois plus dangereux que les voyages en train. Entre 2015 et 2018, la sécurité ferroviaire a continué de s'améliorer dans l'UE-27, malgré une légère augmentation du nombre de décès et de blessures graves en 2016[23].

Sur la base de la définition utilisée[24], la ponctualité moyenne des services locaux et régionaux de transport de voyageurs dans l'UE-27 a légèrement diminué, passant de 93 % en 2015 à 90% en 2018[25]. La ponctualité moyenne des services de transport de voyageurs à longue distance et à grande vitesse a baissé, passant de 85 % en 2015 à 79 % en 2018[26]. La fiabilité

22 UE-28: 68,8 %, 6,6 % et 24,5% respectivement.

23 Source: «Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2020» (Rapport sur la sécurité et l'interopérabilité ferroviaires dans l'Union, 2020) de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.

24 En vertu du RMMS, un train de voyageurs est considéré comme ponctuel si son retard ne dépasse pas 5 minutes.

25 UE-28: chiffres globalement identiques.

26 UE-28: de 84 % à 77 %

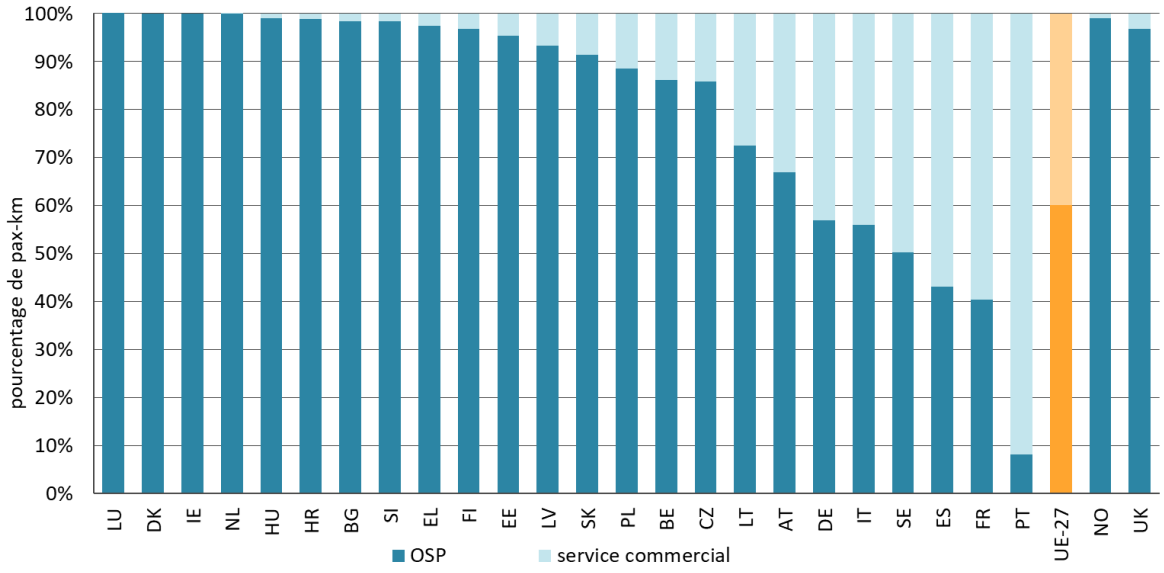
moyenne des services locaux et régionaux de transport de voyageurs a reculé entre 2015 et 2018, la part des services annulés passant de 1,4 % à 1,9 %[27]. La fiabilité moyenne des services de transport de voyageurs à longue distance et à grande vitesse a augmenté entre 2015 et 2018, la part des services annulés passant de 1,5 % à 1,3 %[28].

En 2018, la ponctualité moyenne[29] du fret ferroviaire dans l'UE-27 était de 60 % pour les services intérieurs et de 53,2 % pour les services internationaux: 7,3 % des services intérieurs et 11 % des services internationaux ont été annulés[30].

6.5. Marchés publics de services

En 2018, les services de transport de voyageurs fournis au titre d'une OSP dans l'UE-27 représentaient en moyenne 60 % du total des voyageurs-km par chemin de fer (contre 53 % en 2015[31]), dont environ 98 % pour les services intérieurs. Pour ce qui est des services intérieurs, les OSP concernaient davantage des services régionaux que des services à longue distance.

Graphique 10: part du trafic de voyageurs relevant respectivement d'une OSP et de services ferroviaires commerciaux par pays (en pourcentage de pax-km, 2018)



Source: RMMS, 2020. Les données pour la Belgique, le Portugal, la Grèce et la France sont des estimations. Données non disponibles pour la Roumanie.

Seuls 26 % des services soumis à des OSP opérationnels en 2018 ont fait l'objet d'une procédure de mise en concurrence dans l'UE-27 (43 % dans l'UE-28), presque exclusivement dans les États membres qui avaient ouvert leurs services antérieurement (l'Allemagne, le

27 UE-28: de 1,6 % à 2,2 %.
28 UE-28: passant de 1,7 % à 1,8 %.
29 En vertu du RMMS, un train de marchandises est considéré comme ponctuel si son retard ne dépasse pas 15 minutes.
30 UE-28: la ponctualité moyenne était de 63 % pour les services intérieurs et de 53,2 % pour les services internationaux; 6,8% des services intérieurs et 11 % des services internationaux ont été annulés.
31 UE-28: 66 %, contre 60 % en 2015.

Royaume-Uni et la Suède).

Les compensations versées au titre des OSP demeurent une source de recettes importante pour les entreprises ferroviaires dans la majorité des États membres, bien que les niveaux des compensations versées au titre des OSP par train-km diffèrent largement d'un pays à l'autre. En 2018, la compensation moyenne versée au titre d'une OSP dans l'UE-27 était de 10,51 euros par train-km (8,57 euros dans l'UE-28).

6.6. Licences

Globalement, 1 082 licences actives destinées aux entreprises ferroviaires ont été signalées dans l'UE-27 en 2018 (1 126 dans l'UE-28). L'Allemagne a signalé le plus grand nombre de licences (434), l'Irlande et le Luxembourg le nombre le plus faible (2).

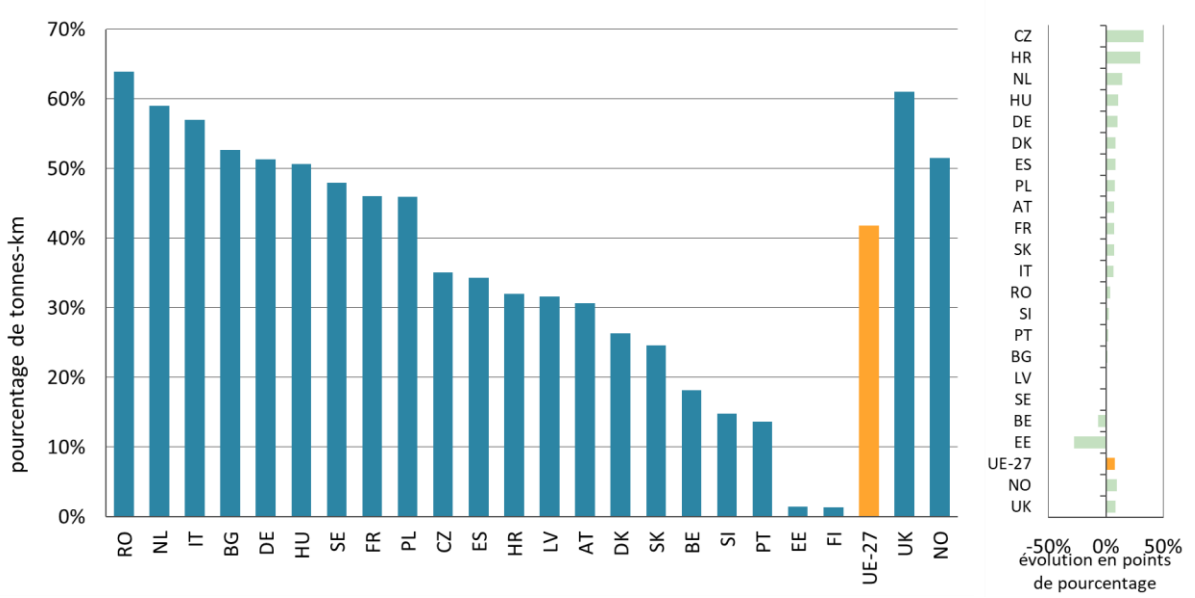
En 2018, les droits moyens requis pour obtenir une licence (le cas échéant) ont oscillé entre 37 500 euros au Portugal et 5 euros en Croatie.

Selon les données communiquées, l'Espagne, la Pologne et le Royaume-Uni ont les plus longs délais moyens d'obtention d'une licence (plus de 100 jours).

6.7. Degré d'ouverture du marché et utilisation des droits d'accès

La part de marché moyenne des opérateurs concurrents sur le marché du fret ferroviaire de l'UE-27 a augmenté, passant de 34 % à 42 % entre 2015 et 2018[32]. En 2018, il existait de nouveaux opérateurs en concurrence avec des opérateurs nationaux historiques dans tous les pays à l'exception de la Grèce, de l'Irlande, de la Lituanie et du Luxembourg et, dans plus de la moitié d'entre eux, la part de marché des concurrents était supérieure à 30 %.

Graphique 11: part de marché des opérateurs concurrents sur le marché du fret ferroviaire par pays (en pourcentage en 2018) et évolution en points de pourcentage (2015-2018)



Source: RMMS, 2020. Un seul opérateur détient 100 % des parts de marché en Grèce, en Irlande, en Lituanie et au

[32] UE-28: de 35 % à 43 %.

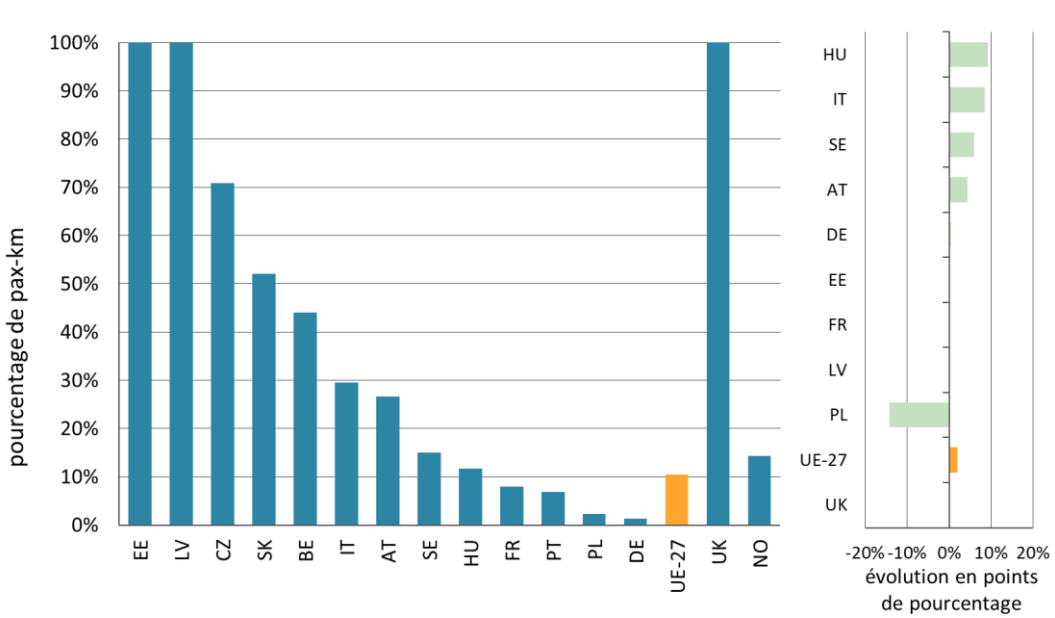
Luxembourg.

L'ouverture à la concurrence et la procédure de mise en concurrence obligatoire pour les contrats de services publics sur le marché du transport intérieur de voyageurs n'ont été introduites au niveau de l'UE qu'avec le quatrième paquet ferroviaire. Il est trop tôt pour en constater les effets sur les pays qui n'avaient pas ouvert leur marché auparavant.

En moyenne, les opérateurs concurrents détenaient une part de marché de 10 % sur les marchés nationaux du transport commercial de voyageurs dans l'UE-27 en 2018, soit une augmentation de 2 points de pourcentage par rapport à 2015[33], et une part de marché de 16,2 % sur les marchés nationaux du transport de voyageurs soumis à des OSP, un niveau pratiquement constant par rapport à 2015 (une diminution de 0,5 point de pourcentage[34]).

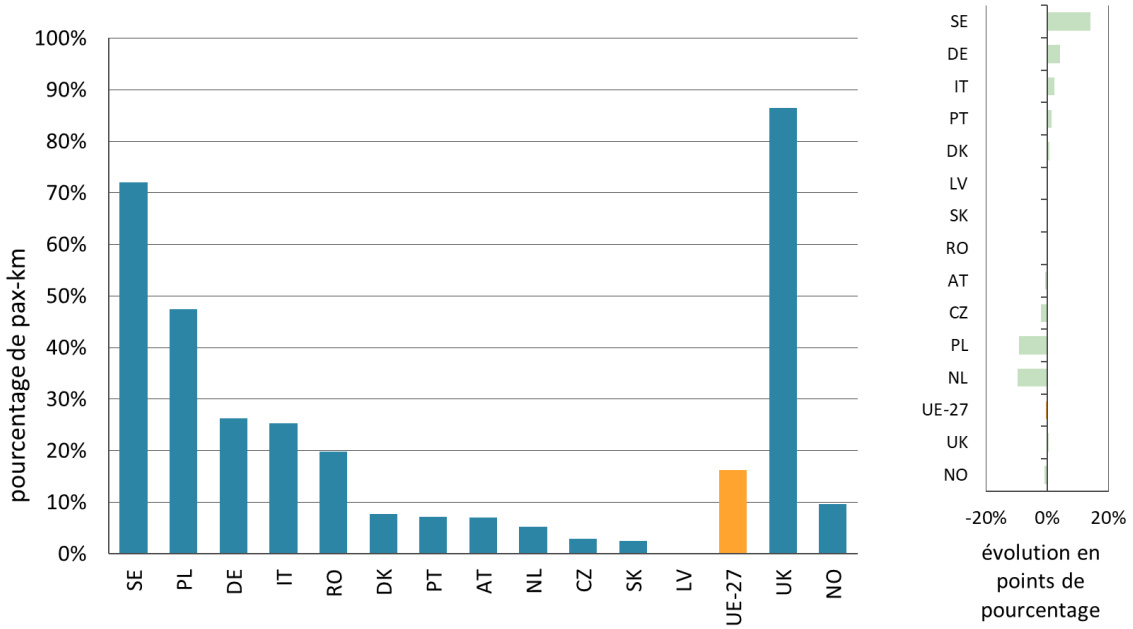
[33] UE-28: 12 %, soit une augmentation de 2 points de pourcentage par rapport à 2015.
[34] UE-28: 32 %, soit une diminution de 2 points de pourcentage par rapport à 2015.

Graphique 12: part de marché des opérateurs concurrents sur le marché du transport commercial de voyageurs par pays (en pourcentage en 2018) et évolution en points de pourcentage (2015-2018)



Source: RMMS, 2020. La Bulgarie, le Danemark, la Croatie, la Finlande, la Grèce, la Lituanie, le Luxembourg, la Slovénie et l'Espagne ont indiqué qu'aucun concurrent ne détenait une part de marché d'au moins 1 % dans les services commerciaux en 2018. Il n'existait pas de services sur le marché du transport commercial de voyageurs en Irlande. Aucune donnée n'était disponible pour les Pays-Bas et la Roumanie.

Graphique 13: part de marché des opérateurs concurrents sur le marché du transport de voyageurs soumis à des OSP par pays (en pourcentage en 2018) et évolution en points de pourcentage (2015-2018)



Source: RMMS, 2020. Les données pour le Portugal en 2015 correspondent à une estimation. La Belgique, la Bulgarie, la Croatie, l'Estonie, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Irlande, la Lituanie, le Luxembourg, la Slovénie et l'Espagne

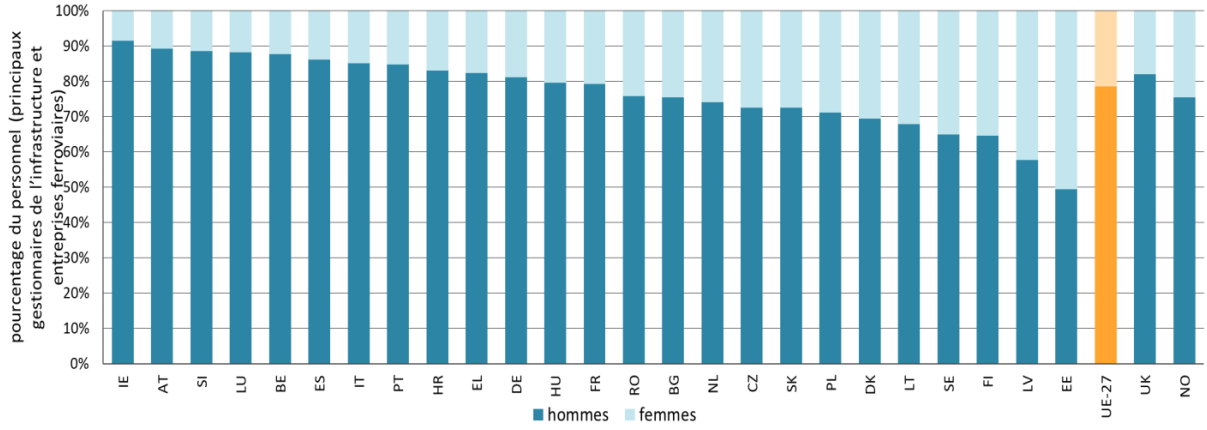
n'ont signalé aucun concurrent sur le marché du transport de voyageurs soumis à des OSP.

6.8. Emploi et conditions sociales

Fin 2018, un petit peu plus de 916 000 personnes étaient employées dans le secteur ferroviaire de l'UE-27, dont environ 527 000 par des entreprises ferroviaires (opérateurs historiques et non historiques) et 389 000 par des gestionnaires de l'infrastructure[35].

La main-d'œuvre du secteur ferroviaire est essentiellement masculine; en moyenne, on ne compte que 21 % de femmes. La proportion d'effectifs féminins varie de 51 % en Estonie à 9 % en Irlande.

Graphique 14: nombre total de salariés (principaux gestionnaires de l'infrastructure et entreprises ferroviaires) par sexe (en pourcentage en 2018)



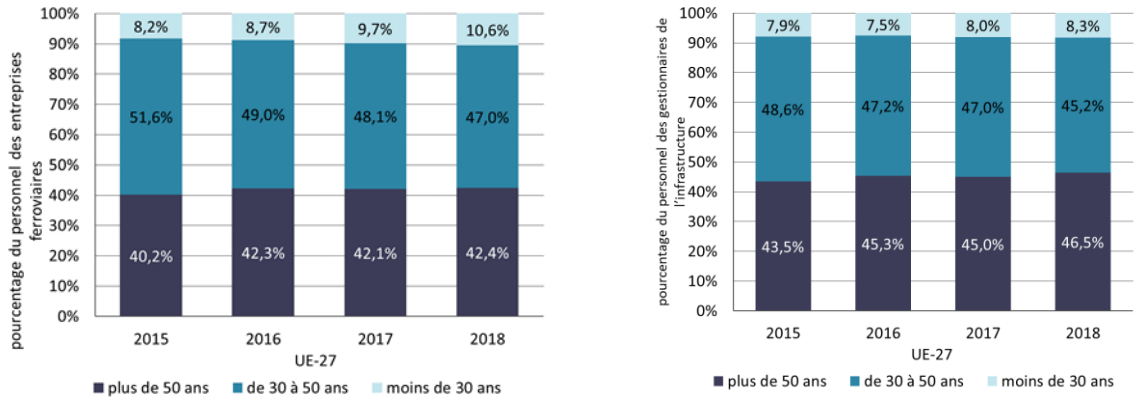
Source: RMMS, 2020.

La part des jeunes salariés (moins de 30 ans) travaillant pour des entreprises ferroviaires a augmenté dans l'UE-27, passant de 8,2 % en 2015 à 10,6 % en 2018[36]. Le vieillissement de la main-d'œuvre reste préoccupant, surtout en Espagne, en Roumanie, en Grèce, en Bulgarie et en Lituanie, où plus de 50 % de la main-d'œuvre était âgée de plus de 50 ans en 2018. Les effectifs sont généralement plus âgés chez les gestionnaires de l'infrastructure que dans les entreprises ferroviaires, mais la part des jeunes salariés a également augmenté entre 2015 et 2018, passant de 7,9 % à 8,3 %.

[35] Pour l'UE-28: un petit peu plus de 1 034 000 personnes étaient employées, dont environ 600 000 par des entreprises ferroviaires et 434 000 par des gestionnaires de l'infrastructure.

[36] UE-28: 8,4 % et 10,6 % respectivement.

Graphique 15: salariés par tranche d'âge (pourcentage en 2015-2018)



Source: RMMS, 2020. Les données pour 2015 n'étaient pas disponibles pour les entreprises ferroviaires en Lettonie, au Luxembourg, en Espagne et en Suède. Les données pour 2015 n'étaient pas disponibles pour les gestionnaires de l'infrastructure en Espagne, au Luxembourg et en Lettonie.

L'emploi à temps plein est le statut le plus courant pour les salariés des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires. Tous les salariés des gestionnaires de l'infrastructure semblent disposer de contrats à durée indéterminée en Belgique, au Danemark et au Luxembourg, alors qu'en Irlande, c'est le cas uniquement pour 89 % d'entre eux. Seuls la Suède, l'Italie, la Pologne, les Pays-Bas, l'Allemagne et la Norvège ont indiqué que moins de 95 % des salariés de leurs entreprises ferroviaires avaient un contrat à durée indéterminée. C'est aux Pays-Bas (83 %) et en Belgique (88 %) que la part des contrats à temps plein pour le personnel des gestionnaires de l'infrastructure est la plus faible. Dans les principales entreprises ferroviaires, c'est en Belgique que la part des contrats à temps plein est la plus faible (86 %).

Seuls quelques États membres ont indiqué recourir à des programmes d'apprentissage et de stage, plus courants en Autriche et en Allemagne pour les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure.

7. CONCLUSIONS

Le secteur ferroviaire, qui représente plus de 900 000 emplois directs, contribue de manière substantielle à l'économie et à la cohésion sociale au sein de l'UE-27. Il transporte quelque 1,6 milliard de tonnes de fret[37] et 7,1 milliards de voyageurs[38] chaque année.

Il est essentiel de recourir davantage au transport ferroviaire afin de satisfaire la demande de transports plus durables et cela aurait d'importants effets positifs sur la pollution et la consommation d'énergie, contribuant ainsi à la réalisation des réductions ambitieuses des émissions qui sont prévues dans le pacte vert pour l'Europe.

Tandis que les volumes de trafic ferroviaire de voyageurs ont augmenté de façon constante au cours des dernières années, les volumes de fret ferroviaire ont augmenté de façon plus inégale. Les mouvements de trains, tant pour les voyageurs que pour le fret, sont restés

[37] Eurostat, UE-27 à l'exception de la Belgique qui a déclaré que les données étaient confidentielles.
[38] Eurostat, UE-27 à l'exception de la Belgique, de la Hongrie, des Pays-Bas et de la Pologne qui ont déclaré que les données étaient confidentielles.

stables, tandis que la demande de modes de transport plus durables a augmenté et que le public est plus sensible à la question du changement climatique.

Malgré ces évolutions positives, le secteur ferroviaire ne réalise pas encore son plein potentiel. Le transport ferroviaire doit devenir plus ponctuel et plus fiable que les autres modes de transport en axant davantage son activité sur le client et en faisant un meilleur usage de l'innovation. Il doit également devenir plus efficace et plus abordable.

Afin d'aider le secteur à faire face aux principaux enjeux du marché, l'action de l'UE se concentre sur quatre objectifs:

1. Un marché concurrentiel

   Un accès équitable au marché pour tous les opérateurs permettra d'introduire de nouvelles offres multimodales et d'élargir le choix offert aux voyageurs et aux entreprises.

   À cette fin, le pilier «marché» du quatrième paquet ferroviaire a introduit la procédure de mise en concurrence comme procédure standard pour l'attribution des contrats de service public, avec une période de transition allant jusqu'en décembre 2023. Il a également ouvert l'accès à la fourniture commerciale de services ferroviaires de transport intérieur de voyageurs, à compter du calendrier pour 2021. La Commission sera particulièrement vigilante en ce qui concerne le suivi de la transposition et de l'application correctes du quatrième paquet ferroviaire, afin de garantir qu'il atteigne son plein potentiel à moyen terme.

   Il convient également de promouvoir une concurrence équitable entre les modes de transport, en veillant à ce que chaque mode s'acquitte de ses coûts externes.

2. Une amélioration des services ferroviaires transfrontaliers

   Il doit être possible de franchir les frontières intérieures de l'UE de manière plus fluide afin d'accroître la part modale du rail. La suppression des obstacles à l'interopérabilité, le déploiement de l'ERTMS, la disponibilité du matériel roulant approprié et la disponibilité des conducteurs de train sont des aspects fondamentaux pour atteindre cet objectif.

   À la demande du Parlement européen, la Commission a lancé une étude sur les liaisons transfrontières à longue distance, qui met particulièrement l'accent sur les services de trains de nuit; un rapport est attendu pour la mi-2021.

3. Une infrastructure ferroviaire plus performante

   Afin de garantir la fourniture efficace de services de transport ferroviaire, il est nécessaire de disposer d'une infrastructure bien développée, sans goulets d'étranglement ni chaînons manquants. L'UE poursuivra sa politique en matière de développement de l'infrastructure par l'intermédiaire du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), le mécanisme pour l'interconnexion en Europe accordant un soutien financier important au secteur ferroviaire. Un réseau à grande vitesse très performant et plus étendu sera disponible d'ici la fin de l'année 2030 avec l'achèvement des grands projets du RTE-T.

   Le secteur ferroviaire absorbe une part importante des financements publics. Le

développement d'un marché des obligations vertes pourrait permettre de céder le pas au financement privé des investissements durables. Le règlement sur la taxinomie[39] et ses actes délégués établissent le cadre et les critères nécessaires à un système de classification clair permettant de repérer les activités durables.

Les niveaux croissants de saturation créent des goulets d'étranglement, en particulier le long des principaux corridors ferroviaires, et les grands travaux d'entretien empêchent l'utilisation efficace du réseau. La Commission soutient les nouvelles approches du secteur en matière de gestion et de répartition des capacités, fondées sur des plateformes ou des outils numériques interconnectés, ainsi que leur mise en œuvre rapide.

4. Une meilleure prise en compte des besoins des clients

Les services ferroviaires doivent répondre aux besoins des clients. L'amélioration de la ponctualité et de la fiabilité ainsi que de l'accès aux services dans les installations ferroviaires constitue une priorité pour les services de transport de voyageurs et de fret.

Afin de stimuler le recours au secteur ferroviaire, il y a lieu de garantir les droits des voyageurs à l'information, à l'assistance, à la poursuite de leur voyage et à l'indemnisation. La proposition de la Commission de refonte du règlement (CE) 1371/2007[40], sur laquelle un accord a été conclu en octobre 2020 avec le Parlement européen et le Conseil, devrait permettre d'améliorer les droits des voyageurs handicapés ou à mobilité réduite, de préciser les règles relatives à l'application et au traitement des réclamations et de garantir une meilleure protection des voyageurs en cas de perturbation de leur trajet.

Les corridors de fret ferroviaire demeurent un élément clé de la politique de la Commission visant à stimuler le fret ferroviaire. L'évaluation du cadre juridique du règlement nº 913/2010[41] ouvre la voie à d'autres mesures législatives.

La Commission soutient pleinement les initiatives visant à améliorer l'efficacité et la flexibilité du processus d'établissement des horaires, du processus de gestion des situations d'urgence et de la coordination des restrictions de capacité temporaires.

---

39 Règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2020 sur l'établissement d'un cadre visant à favoriser les investissements durables et modifiant le règlement (UE) 2019/2088, JO L 198 du 22.6.2020, p. 13.

40 Règlement (CE) nº 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, JO L 315 du 3.12.2007, p. 14.

41 Règlement (UE) nº 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif, JO L 276 du 20.10.2010, p. 22.

Il est fondamental de promouvoir la numérisation afin d'améliorer l'attrait du secteur ferroviaire pour les entreprises. Le nouveau règlement concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises (eFTI[42]) permettra des échanges d'informations numériques entre les entreprises et les autorités. La Commission prévoit également de présenter une proposition de partenariat européen pour la recherche et l'innovation dans le domaine ferroviaire, en s'appuyant sur l'actuelle entreprise commune Shift2Rail. Le futur partenariat sera axé sur l'accélération de la recherche et du développement de solutions opérationnelles et de technologies novatrices, facilitées par la numérisation et l'automatisation.

L'Année européenne du rail 2021 soutiendra davantage les efforts visant à accroître la part des voyageurs et du fret transportés par le secteur ferroviaire, en partageant des connaissances et des bonnes pratiques.

[42] Règlement (UE) 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises, JO L 249 du 31.7.2020, p. 33.