COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 30.7.2025
COM(2025) 439 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

Neuvième 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(2025) 239 final}

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

Neuvième 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 CONCLUSIONS

Un suivi fiable du marché ferroviaire est essentiel pour comprendre l'évolution du marché et prendre des décisions stratégiques en connaissance de cause.

Le présent rapport couvre les données jusqu'en 2022 et fait référence aux évolutions ultérieures dans le secteur lorsqu'elles sont disponibles.

Plusieurs grandes constatations ont pu être établies pour 2018-2022:

- **Trafic voyageurs**: la pandémie de COVID-19 a entraîné une forte baisse du flux de voyageurs, à savoir une baisse de 46 % en 2020 par rapport à 2019. Cette situation a été suivie d'une forte reprise: le trafic ferroviaire total de voyageurs dans l'EU-27 a atteint 395,5 milliards de voyageurs-kilomètres en 2022, soit légèrement moins que les 411,8 milliards enregistrés en 2019.

- **Trafic de fret**: pour le fret ferroviaire, mesuré en tonnes-kilomètres, la baisse enregistrée en 2020 a été plus modérée (- 8 % par rapport à 2019), les services de fret ayant continué de fournir des services essentiels à l'économie pendant la pandémie. En 2022, le trafic total de fret atteignait presque les niveaux d'avant la pandémie, s'élevant à 416 milliards de tonnes-kilomètres.

- **Part modale des voyageurs ferroviaires**: la part modale du rail dans les transports terrestres de l'EU-27 a légèrement augmenté, passant de 7,8 % en 2018 à 8,1 % en 2022, malgré une forte baisse de 2,4 points de pourcentage accusée en 2020 en raison de la pandémie.

- **Domaine du rail à grande vitesse**: le réseau à grande vitesse de l'EU-27 s'est étendu de près de 1 100 km entre 2018 et 2022 pour atteindre 12 015 km. Cette croissance témoigne d'un engagement à long terme à développer le secteur du rail à grande vitesse, qui a démontré sa capacité à concurrencer efficacement les autres modes de transport.

- **Emploi dans le secteur ferroviaire**: en 2022, environ 900 000 personnes étaient employées dans le secteur ferroviaire de l'EU-27, ce qui représente une légère baisse par rapport à 2018.

- **Part de marché des nouveaux entrants**: en 2022, les nouveaux entrants détenaient une part de marché s'élevant à 49 % dans le secteur du fret ferroviaire (contre 39 % en 2018) et à 21 % dans les services de transport de voyageurs soumis à des obligations de service public (OSP) (+ 8 points de pourcentage par rapport à 2018). Les services de transport

commercial de voyageurs ont également connu une concurrence accrue, les nouveaux entrants représentant 12,6 % du marché (+ 6,6 points de pourcentage).

- **Dépenses du secteur ferroviaire**: en 2022, le coût total des chemins de fer (dépenses d'infrastructure + compensation OSP) s'élevait à 178,31 EUR par habitant de l'EU-27, ce qui représente une augmentation nominale de 29 % par rapport à 2018. Toutefois, une grande partie de cette hausse semble avoir été induite par l'inflation.

2 MÉTHODOLOGIE

Le présent rapport est la neuvième 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]. Ce neuvième rapport se penche essentiellement sur les événements qui se sont produits entre 2018 et 2022, en évoquant les tendances et les évolutions politiques s'étendant au-delà de la période de référence, jusqu'à la date de préparation du présent rapport.

En sus des données de surveillance des marchés ferroviaires («RMMS») fournies par les États membres et la Norvège, le présent rapport se fonde également sur des contributions tirées du recueil de statistiques intitulé *EU transport in Figures*[3], sur des rapports de l'agence de l'Union européenne pour les chemins de fer[4], sur des données d'Eurostat[5], 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 évolutions qui ont eu lieu sur la période 2018-2022 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'EU-27 (c'est-à-dire aux États membres actuels de l'UE)[6].

3 LE SECTEUR FERROVIAIRE ET LA DURABILITÉ

Le secteur ferroviaire réduit ses émissions directes de gaz à effet de serre (GES) de manière presque continue depuis 1990, tout en ayant transporté, en 2022, environ 16,6 % des marchandises et 8,1 % des voyageurs tous modes de transport intra-UE confondus. Le secteur des transports (y compris l'aviation internationale et le transport maritime) représente un quart des émissions totales de GES dans l'EU-27. Dans ce secteur, le rail n'était responsable que de 0,3 % des émissions de GES de tous les modes de transport dans l'EU-27. Le secteur des transports représentait 31 % de la consommation finale totale d'énergie dans l'EU-27 en 2022. Au sein du secteur, le rail ne représentait que 0,6 % de la consommation finale d'énergie. Pour

[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] https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_en

[4] https://www.era.europa.eu/library/documents-regulations/corporate-publications

[5] https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/database

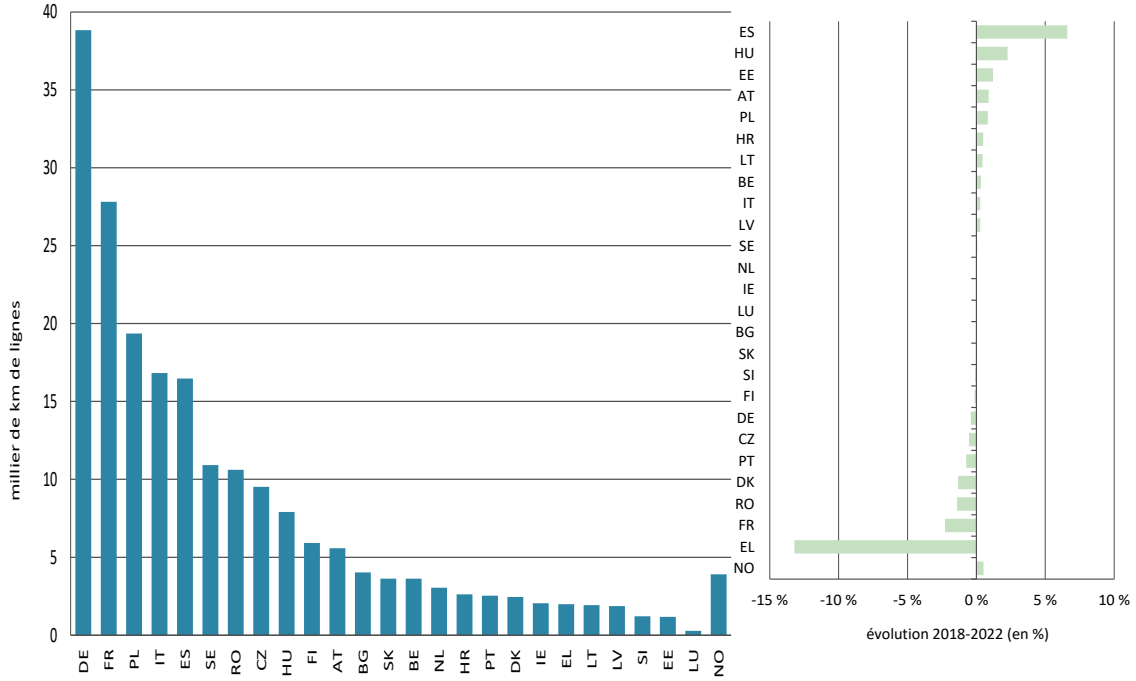
[6] La Norvège participe à l'enquête de suivi du marché ferroviaire (RMMS), mais les données relatives à ce pays ne sont pas incluses dans les totaux et moyennes de l'Union.

atteindre les objectifs du pacte vert pour l'Europe, la part du rail devra augmenter pour le transport de voyageurs et de fret.

4 RÉSEAU FERROVIAIRE DE L'UNION

En 2022, la longueur totale des lignes du réseau ferroviaire de l'EU-27 était d'environ 202 131 kilomètres, soit une légère augmentation, de 0,1 %, par rapport à 2018. Environ 57 % du réseau était électrifié, ce qui représente une augmentation de 1,4 % depuis 2018.

Graphique 1: longueur des réseaux nationaux par pays (en milliers de kilomètres de lignes, 2022) et évolution relative (2018-2022)



Source: Eurostat, 2024
(https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ttr00003/default/table?category=t_rail)

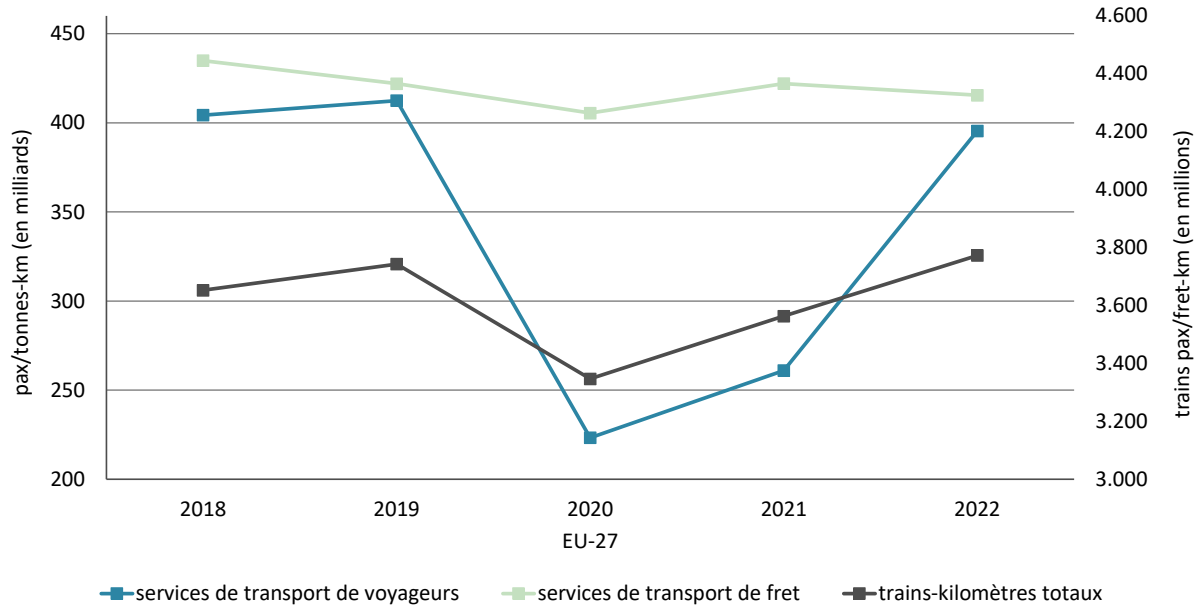
Le réseau ferroviaire à grande vitesse de l'Union s'étendait sur 12 015 kilomètres à la fin de l'année 2022, soit une augmentation de 10,4 % depuis 2018. La stratégie de mobilité durable et intelligente a fixé des objectifs ambitieux pour le trafic ferroviaire à grande vitesse, qui devrait voir ses volumes de trafic doubler d'ici 2030 et tripler d'ici 2050 par rapport aux chiffres de référence de 2015.

5 ÉVOLUTION DES SERVICES FERROVIAIRES

Après une décennie de croissance modérée, les volumes de trains-kilomètres dans l'UE (transport de voyageurs et fret) ont été durement touchés par la pandémie de COVID-19. En 2020, les services de fret ont diminué de 8 % en trains-kilomètres par rapport à 2019, tandis que les services de transport de voyageurs ont enregistré une baisse plus forte, de 46 %. Toutefois, en 2021, les volumes de fret s'étaient entièrement rétablis, revenant à leurs niveaux

de 2019, avant de connaître une légère baisse en 2022. Quant aux services de transport de voyageurs, ils ont rebondi en 2022 pour atteindre 96 % des niveaux d'avant la pandémie, soit 395 milliards de voyageurs-kilomètres.

Graphique 2: volumes de trafic de voyageurs et de fret (pax-km, tonne-km et train-km, 2018-2022)

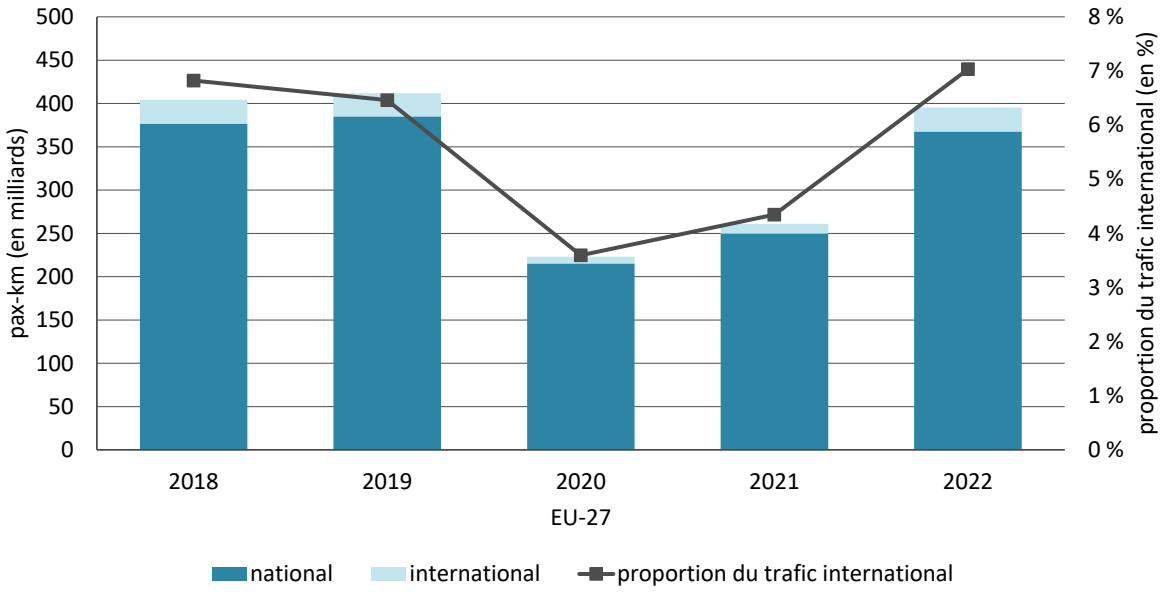


Source: RMMS, 2022

En 2022, le rail a permis de transporter environ 1,5 milliard de tonnes de fret et 6,6 milliards de voyageurs, ce qui témoigne d'une reprise après la forte baisse observée pendant la pandémie de COVID-19.

Les services nationaux de transport de voyageurs sont restés prédominants, représentant plus de 93 % de l'ensemble des voyageurs-kilomètres dans l'EU-27. La pandémie a renforcé la nature principalement nationale du trafic ferroviaire lié au transport de voyageurs. Avant la crise, les services internationaux de transport de voyageurs représentaient environ 7 % du trafic ferroviaire total, mais cette part est tombée à moins de 4 % en 2020 en raison des restrictions de déplacement. En 2022, la part des services ferroviaires internationaux de transport de voyageurs s'élevait de nouveau à 7 %.

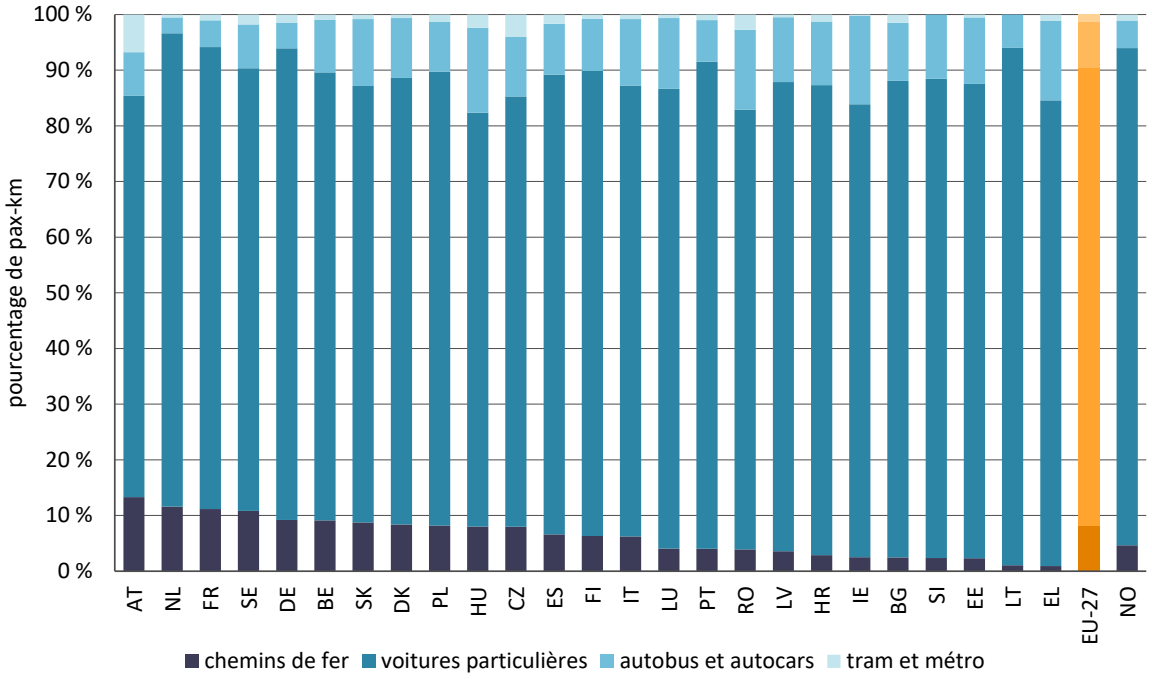
Graphique 3: évolution des volumes du trafic ferroviaire de voyageurs (national, international et proportion du trafic international par rapport au trafic total) (en milliards de pax-km, 2018-2022)



Source: RMMS, 2022

En 2020, la propension moyenne des Européens à voyager en train a fortement chuté pour atteindre 500 voyageurs-kilomètres par habitant et par an, contre 934 km en 2019. En 2022, ce chiffre s'était partiellement rétabli, jusqu'à atteindre 888 km par habitant. La part modale du rail, qui s'élevait à 7,8 % en 2019, a diminué de 2,4 points de pourcentage en 2020, davantage de personnes préférant utiliser des véhicules personnels. Toutefois, en 2022, ce pourcentage a rebondi pour atteindre 8,1 %, dépassant les niveaux d'avant la pandémie, bien que la voiture soit restée le mode dominant à 82,4 %.

Graphique 4: répartition modale du transport terrestre de voyageurs par pays (en pourcentage en 2022)

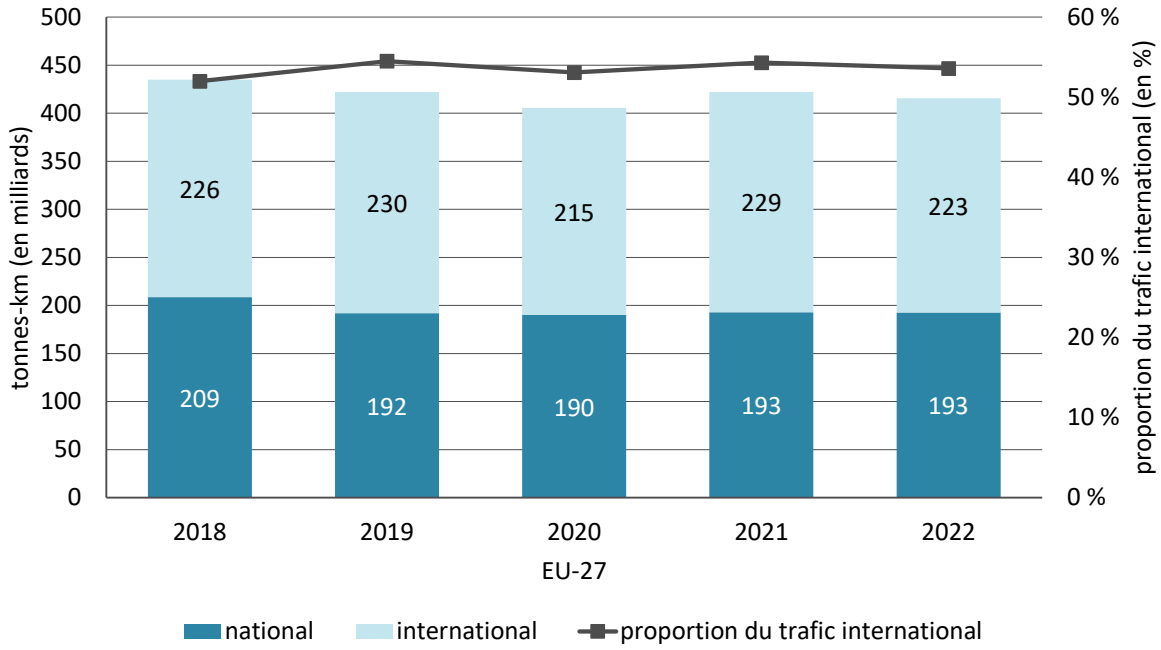


Source: Eurostat, 2024 (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_psmod/default/table?lang=en&category=tran.tran_hv_ms)

Le trafic ferroviaire total de fret dans l'EU-27 est passé de 422 milliards de tonnes-kilomètres en 2019 à 405 milliards en 2020 en raison de la pandémie. En 2022, ce chiffre s'était presque rétabli, atteignant 416 milliards de tonnes-kilomètres, soit un niveau proche de celui d'avant la pandémie.

La part des services internationaux de fret ferroviaire est restée constamment supérieure à 50 % tout au long de la période considérée, atteignant 55 % en 2019 et se stabilisant à 54 % en 2022. Cette stabilité contraste avec l'incidence plus prononcée de la pandémie sur le trafic international ferroviaire de voyageurs.

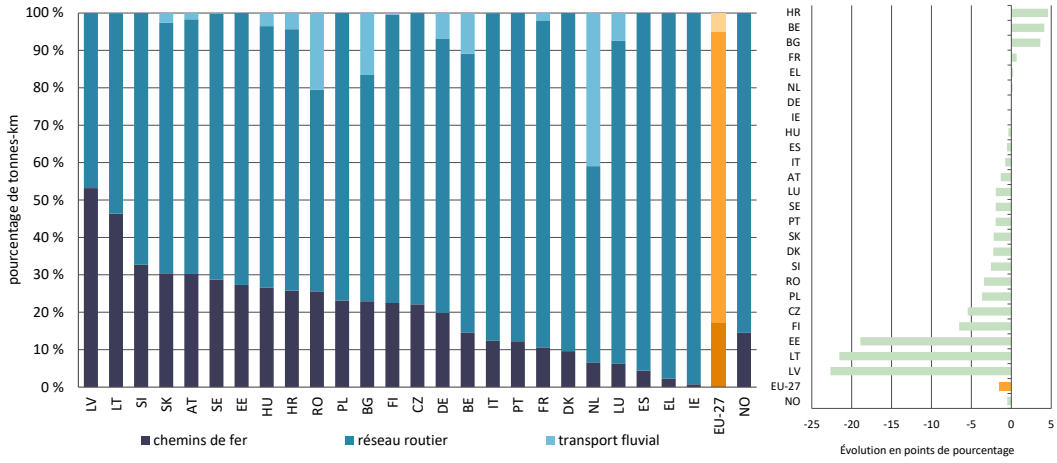
Graphique 5: évolution des volumes de trafic de fret ferroviaire (national, international et proportion du trafic international par rapport au trafic total) (en milliards de tonnes-km, 2018-2022)



Source: RMMS, 2022

Entre 2018 et 2022, le transport routier est resté le principal mode de transport de fret au sein de l'EU-27, dépassant systématiquement 75 % de la part totale du transport terrestre de fret en tonnes-kilomètres et culminant à 77,7 % en 2022. Au cours de la même période, la part modale du transport ferroviaire a diminué, passant de 18,7 % à 17,2 %, ce qui confirme le transfert vers le transport routier, bien que le transport ferroviaire intermodal ait affiché des chiffres relativement meilleurs que ceux du transport de matériaux en vrac et du transport par wagons isolés. La baisse globale a été particulièrement prononcée en Lettonie, en Estonie et en Lituanie, où la diminution des échanges avec la Russie a entraîné une réduction notable des volumes de fret.

Graphique 6: répartition modale du transport terrestre de fret par pays (en pourcentage en 2022) et évolution en points de pourcentage pour le rail (2018-2022)



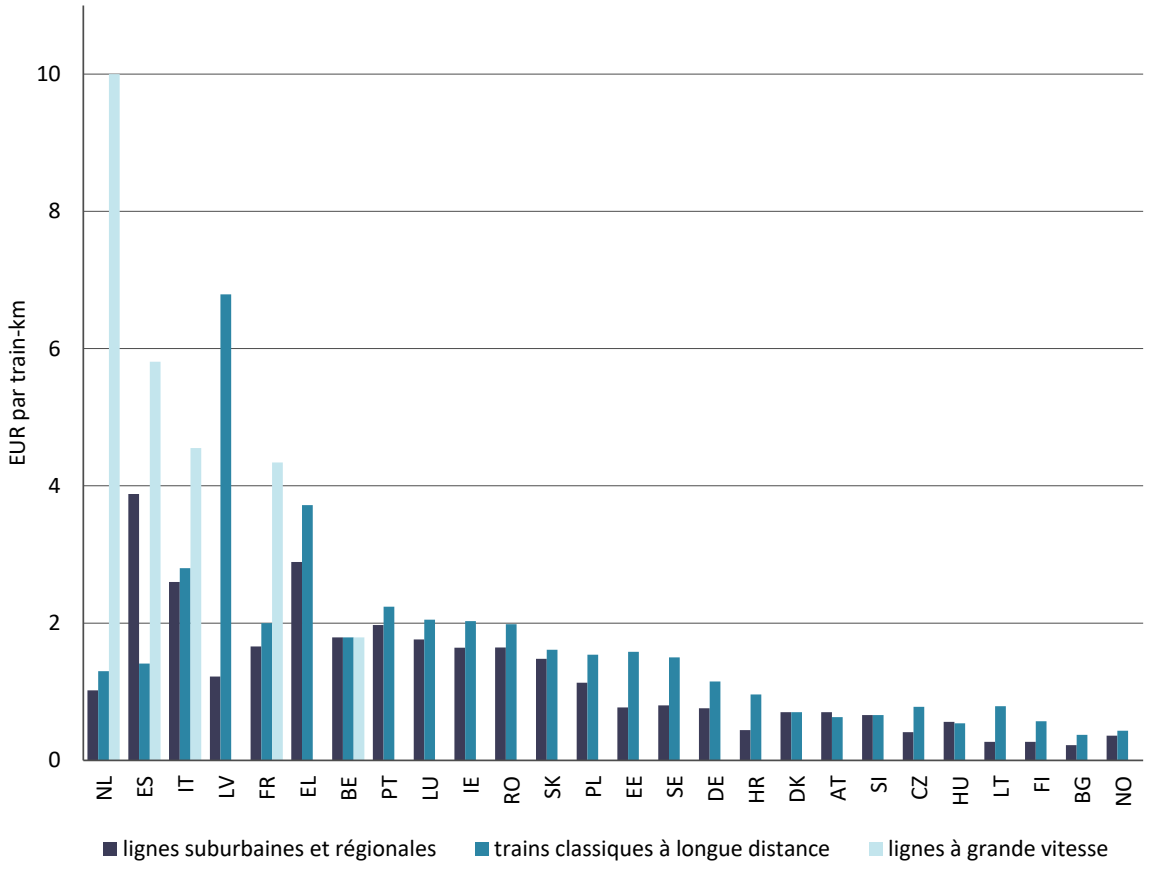
Source: Eurostat, 2024 (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_frmod/default/table?category=tran.tran_hv_ms)

6 ÉVOLUTION DES CONDITIONS-CADRES DANS LE SECTEUR FERROVIAIRE

6.1 Tarification de l'infrastructure

En 2022, les redevances d'accès aux voies pour le transport ferroviaire à grande vitesse (à l'exclusion des majorations) sont restées plus élevées que celles appliquées aux autres services de transport de voyageurs dans tous les pays où ces redevances s'appliquaient. Toutefois, les redevances d'accès pour le transport ferroviaire à grande vitesse étaient généralement moins élevées en 2022 qu'en 2018 dans les États membres disposant de réseaux à grande vitesse.

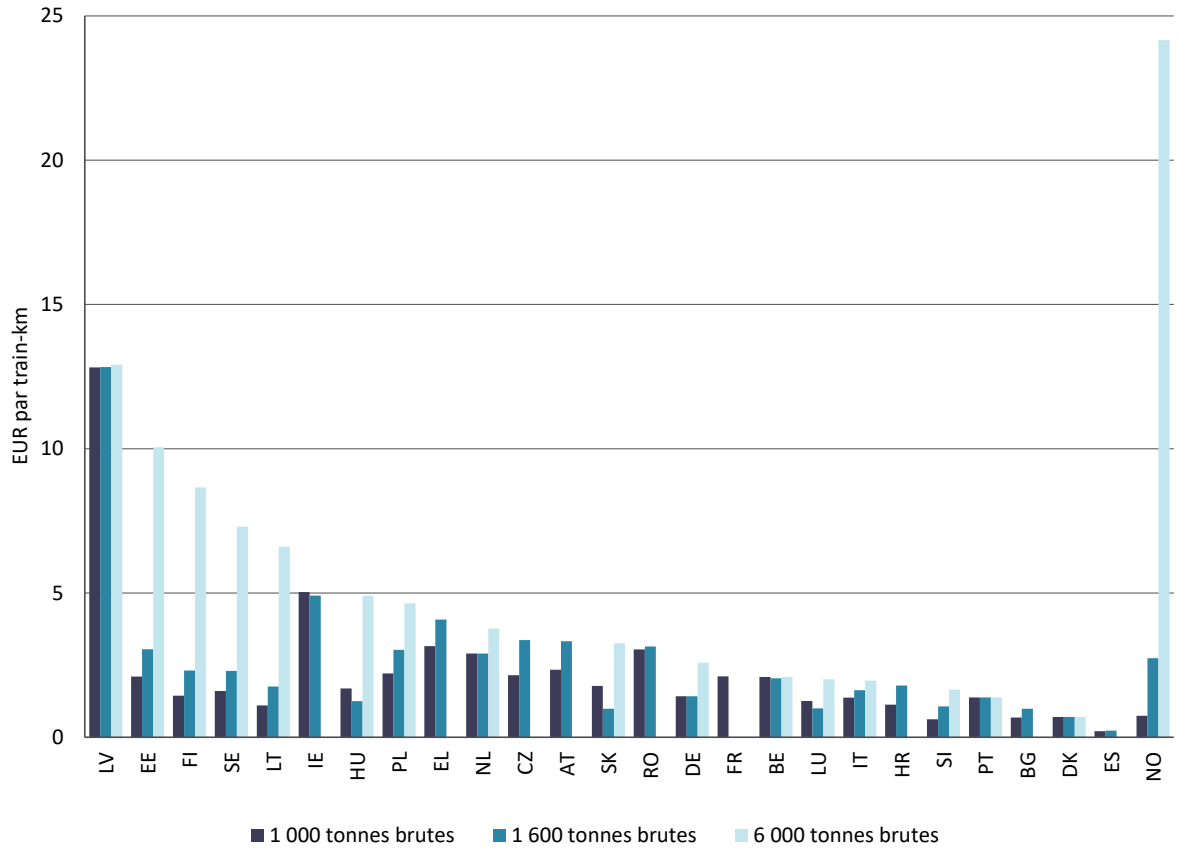
Graphique 7: redevances d'accès (à l'exclusion des majorations) pour différentes catégories de trains de voyageurs, par pays (en euros par train-km, 2022)



Source: RMMS, 2022

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.

Graphique 8: redevances d'accès (à l'exclusion des majorations) pour différentes catégories de trains de fret, par pays (en euros par train-km, 2022)



Source: RMMS, 2022

Afin d'atténuer les répercussions économiques de la pandémie de COVID-19, le règlement (UE) 2020/1429, adopté en octobre 2020, a permis aux États membres de lever, de réduire ou de différer, à titre provisoire, les redevances d'accès aux voies[7]. Cette mesure a apporté un soutien financier essentiel aux entreprises ferroviaires, et notamment aux entreprises de transport de voyageurs, face à la diminution des volumes de trafic. Le règlement, initialement établi pour une durée limitée, a été prorogé à quatre reprises, expirant finalement le 31 décembre 2022. Il a joué un rôle crucial dans le maintien des activités ferroviaires pendant la pandémie, favorisant le rétablissement du secteur lorsque le trafic de voyageurs a repris.

6.2 Répartition des capacités et limites des infrastructures

En 2022, le réseau ferroviaire de l'EU-27 avait une intensité d'utilisation combinée (trains de marchandises et de voyageurs) de 18,7 trains-kilomètres par kilomètre de ligne, soit un peu plus que les niveaux d'avant la pandémie (18,1 en 2018). Les trains de voyageurs représentaient 79 % de cette utilisation.

La longueur totale des voies déclarées comme étant saturées dans l'EU-27 a fortement augmenté entre 2018 et 2020, mais a légèrement diminué en 2022 pour atteindre 6 711 kilomètres, dont 3 523 kilomètres de corridors de fret ferroviaire. Cette forte hausse par

[7] 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).

rapport aux niveaux de 2018 s'explique en grande partie par une modification des critères appliqués par l'Italie pour déclarer les voies saturées.

En cas de saturation, les services les plus couramment définis comme prioritaires par les États membres sont ceux fournis en vertu d'une OSP, suivis par les services internationaux de transport de voyageurs, tandis que le trafic de fret n'est que rarement jugé prioritaire[8].

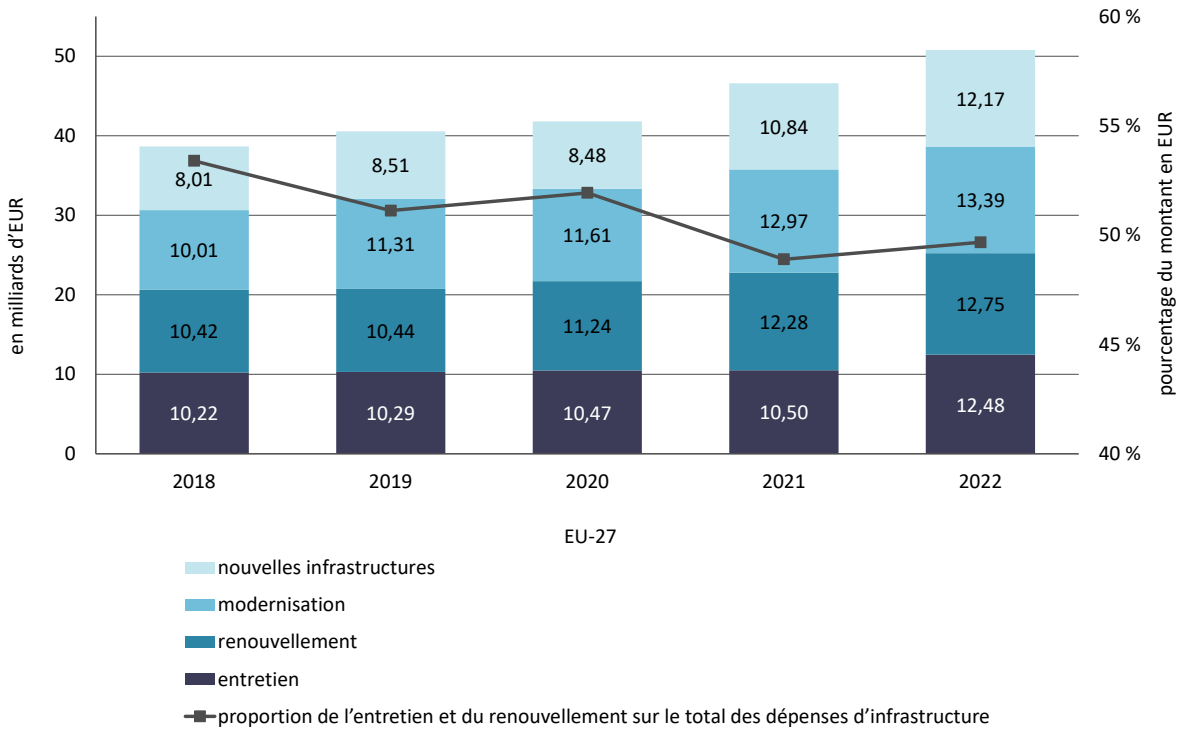
En vue de promouvoir une utilisation plus efficace du réseau et de remédier aux incompatibilités entre les systèmes nationaux de contrôle des trains existants, le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) est actuellement mis en place pour servir de système européen commun de signalisation. Au moment de la publication du présent rapport, ce système avait été installé sur environ 14 % du réseau central, et des contrats avaient été conclus pour l'étendre à 19 % supplémentaires. Malgré les progrès accomplis, le déploiement accuse toujours un retard par rapport aux objectifs initiaux; il est donc nécessaire de redoubler d'efforts pour accélérer la mise en œuvre du système.

6.3 Dépenses d'infrastructure et financement

Le total des dépenses d'infrastructure ferroviaire nominales de l'EU-27 est passé de 38,7 milliards d'euros en 2018 à 50,8 milliards d'euros en 2022. En 2022, les dépenses ont été réparties de manière relativement uniforme entre les différentes catégories: 25 % pour l'entretien, 25 % pour le renouvellement, 26 % pour la modernisation et 24 % pour l'investissement dans de nouvelles infrastructures. Malgré une croissance nominale notable, le niveau élevé de l'inflation au cours de cette période a tempéré les augmentations en termes réels. Ajustée aux niveaux des prix de 2018, la croissance réelle a été plus modérée, s'élevant à environ 5 % en termes réels.

[8] Au total, 14 pays ont déclaré donner la priorité au trafic soumis à une OSP en cas de saturation. Toutefois, dans la pratique, des écarts peuvent survenir à certains moments ou en fonction des circonstances locales.

Graphique 9: évolution des dépenses d'infrastructure et proportion des dépenses d'entretien et de renouvellement (en milliards d'euros sur la période 2018-2022)



Source: RMMS, 2022

En 2022, les dépenses totales d'entretien et de renouvellement dans l'EU-27 s'élevaient à 25,2 milliards d'euros, soit 50 % du total des dépenses d'infrastructure, avec des variations importantes d'un pays à l'autre. Les budgets nationaux sont restés la principale source de financement, représentant 70 % du total des dépenses d'infrastructure ferroviaire. Le cofinancement de l'Union représentait 8 %, tandis que les 22 % restants provenaient d'autres sources, telles que des prêts, des financements sur fonds propres et des redevances.

6.4 Qualité des services de transport ferroviaire

La sécurité demeure une priorité absolue pour l'espace ferroviaire unique européen, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (AFE) continuant de suivre les progrès en matière de sécurité et d'interopérabilité. Dans son rapport 2024[9], l'AFE réaffirme que les chemins de fer européens comptent toujours parmi les modes de transport les plus sûrs, le risque de mortalité des déplacements en voiture étant près de 84 fois plus élevé qu'en train, et le transport en bus étant 7,3 fois plus risqué que le rail.

[9] Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2024 (Rapport sur la sécurité et l'interopérabilité ferroviaires dans l'UE 2024) (https://www.era.europa.eu/content/report-railway-safety-and-interoperability-eu-2024).

La ponctualité moyenne des services régionaux et locaux de transport de voyageurs[10] dans l'EU-27 s'élevait à 90 % en 2022, contre 94 % en 2020, mais reste supérieure aux niveaux d'avant la pandémie. La ponctualité des services de transport de voyageurs à longue distance et à grande vitesse a baissé, passant de 93 % en 2020 à 87 % en 2022.

En termes de fiabilité[11], la part des services régionaux et locaux annulés est passée de 1,9 % en 2018 à 4,4 % en 2022. Pour ce qui est des services de transport à longue distance et à grande vitesse, le taux d'annulation est passé de 1,3 % en 2018 à 4,9 % en 2022. Les problèmes de fiabilité sont notamment dus aux pénuries de personnel, au vieillissement des infrastructures et aux retards d'entretien.

En ce qui concerne le fret ferroviaire, la ponctualité moyenne[12] des services nationaux dans l'EU-27 était de 56 % en 2022, contre 42 % pour les services internationaux. La part d'annulation concernant les services de fret nationaux a atteint 8,1 % en 2022, contre 14,5 % pour les services internationaux.

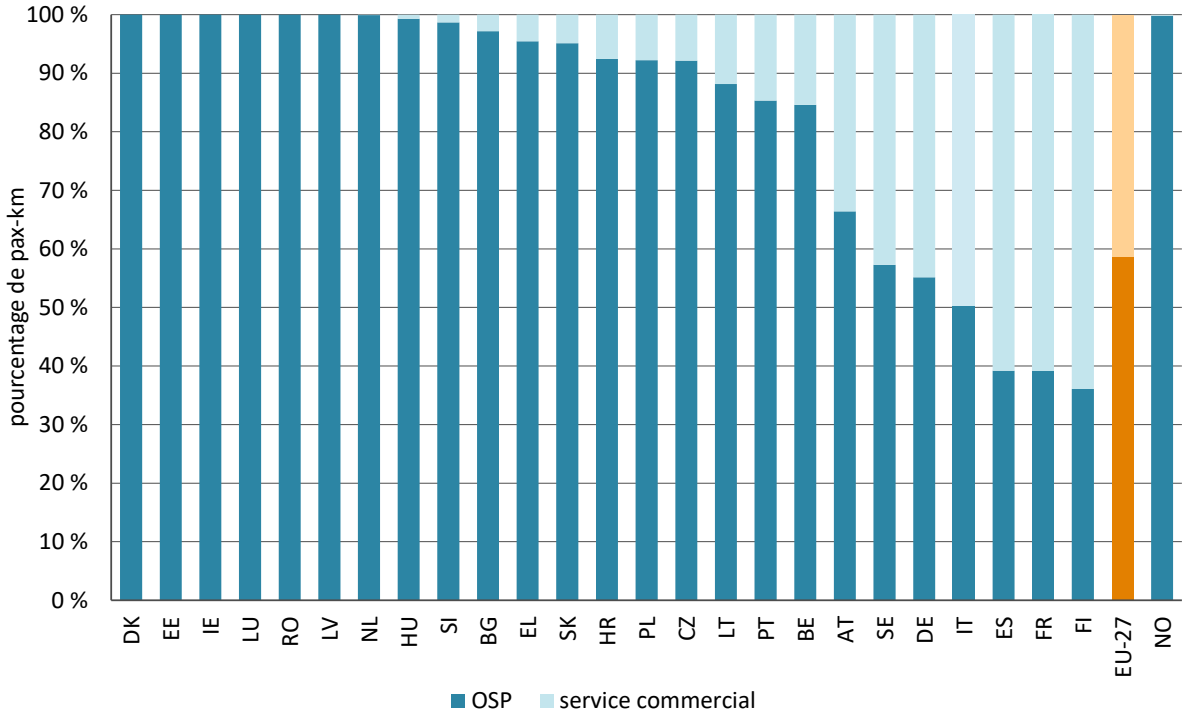
6.5 Marchés publics de services

En 2022, les services de transport de voyageurs fournis au titre d'une OSP représentaient en moyenne 58,7 % du total des voyageurs-kilomètres dans l'EU-27, contre 66 % en 2020. Ce déclin témoigne d'une transition progressive vers un marché ferroviaire plus compétitif. La quasi-totalité du trafic de voyageurs était couverte par une OSP au Danemark, en Estonie, en Irlande, en Lettonie, au Luxembourg, aux Pays-Bas et en Roumanie. Les OSP sont principalement nationales, représentant 99,1 % des voyageurs-kilomètres relevant d'une OSP en 2022, avec une prévalence des services régionaux par rapport aux services longue distance.

La part des opérateurs commerciaux sur le marché a augmenté entre 2018 et 2022. En ce qui concerne les services commerciaux de transport de voyageurs, les opérateurs concurrents détenaient une part de marché de 12,6 % en 2022, contre 6 % en 2018. Sur le marché des OSP, la part des opérateurs concurrents est passée à 21 % en 2022, soit une augmentation de 8 points de pourcentage depuis 2018.

[10] En vertu du RMMS, un train de voyageurs est considéré comme ponctuel si son retard ne dépasse pas cinq minutes.
[11] Définie en fonction de la part des services supprimés.
[12] En vertu du RMMS, un train de marchandises est considéré comme ponctuel si son retard ne dépasse pas 15 minutes.

Graphique 10: part du trafic de voyageurs relevant respectivement d'une OSP et de services ferroviaires commerciaux par pays (en pourcentage de pax-km, 2022)



Source: RMMS, 2022

En 2022, 29 % des 231 milliards de voyageurs-kilomètres relevant d'une OSP dans l'EU-27 bénéficiaient de services attribués à l'issue d'une procédure de mise en concurrence. Comme les années précédentes, les volumes de transport de voyageurs les plus concernés par des procédures de mise en concurrence étaient concentrés dans deux pays qui avaient ouvert leurs services antérieurement: l'Allemagne (81 %) et la Suède (13 %). Les compensations versées au titre des OSP demeurent une source de recettes importante pour les entreprises ferroviaires dans la majorité des États membres.

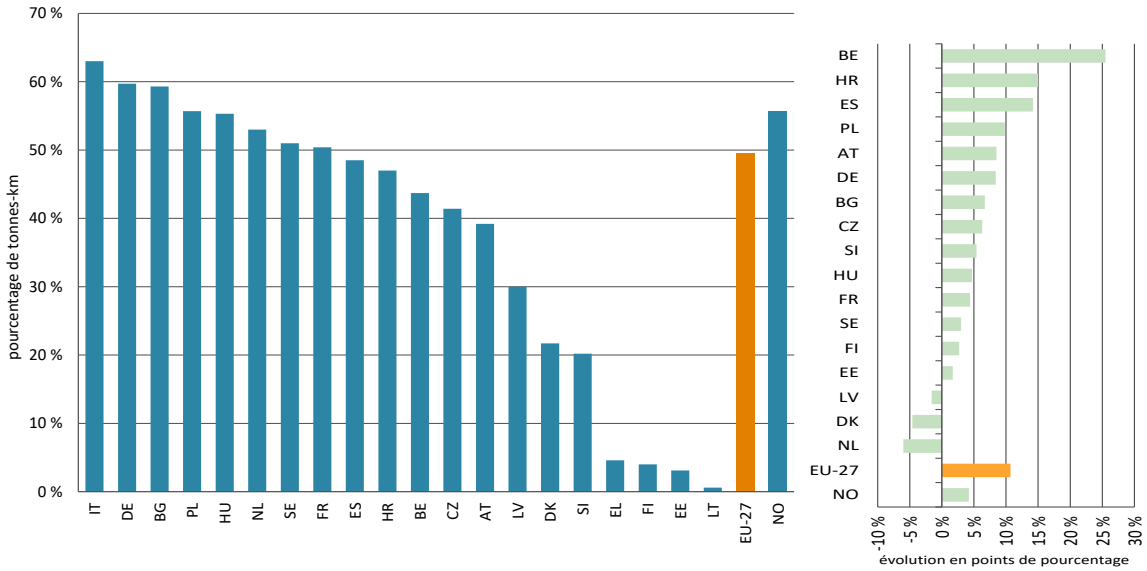
6.6 Licences

En 2022, au total, 1 202 licences actives destinées aux entreprises ferroviaires ont été signalées dans l'EU-27, ce qui représente une augmentation par rapport aux 1 192 licences signalées en 2020. C'est à nouveau l'Allemagne qui a signalé le plus grand nombre de licences actives, soit 490 entreprises ferroviaires titulaires d'une licence, suivie de la Pologne (126) et de la Tchéquie (109).

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

En 2022, la part de marché des nouveaux entrants dans le secteur du fret ferroviaire de l'EU-27 a atteint 49 %, confirmant une tendance à la hausse par rapport aux 39 % enregistrés en 2018.

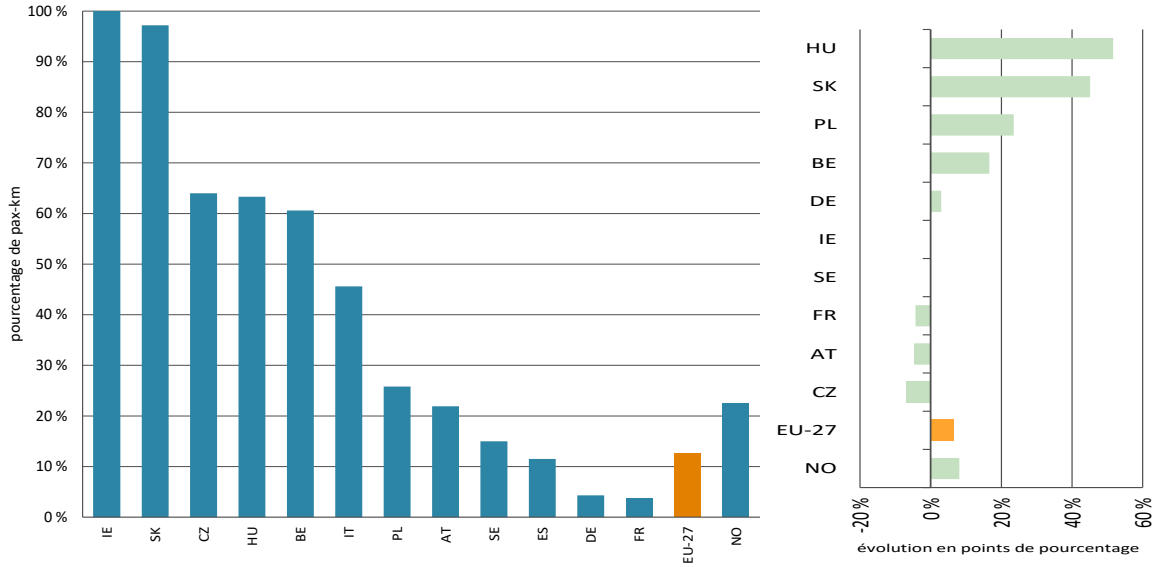
Graphique 11: part de marché des opérateurs concurrents sur le marché du fret ferroviaire par pays (en pourcentage en 2022) et évolution en points de pourcentage (2018-2022)



Source: RMMS, 2022

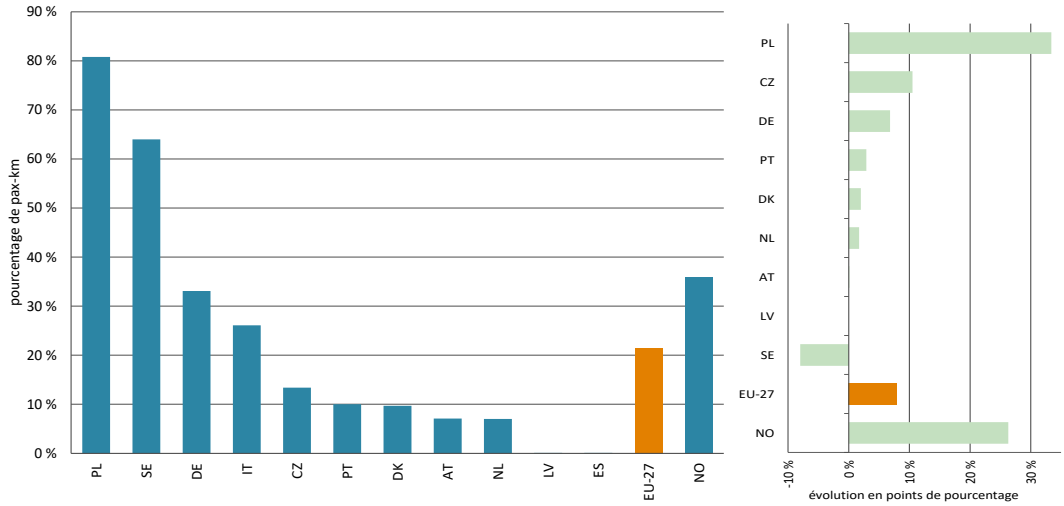
Dans le secteur du transport ferroviaire commercial de voyageurs, les nouveaux entrants détenaient une part de marché de 12,6 % en 2022, soit près du double des 6,6 % enregistrés en 2020. Sur le marché national du transport de voyageurs relevant d'une OSP, les opérateurs concurrents détenaient une part de marché de 21 % en 2022, ce qui représente une augmentation notable par rapport aux 18,5 % enregistrés en 2020.

Graphique 12: part de marché des opérateurs concurrents sur le marché du transport commercial de voyageurs par pays (en pourcentage en 2022) et évolution en points de pourcentage (2018-2022)



Source: RMMS, 2022

Graphique 13: part de marché des opérateurs concurrents sur le marché du transport de voyageurs soumis à des OSP par pays (en pourcentage en 2022) et évolution en points de pourcentage (2018-2022)



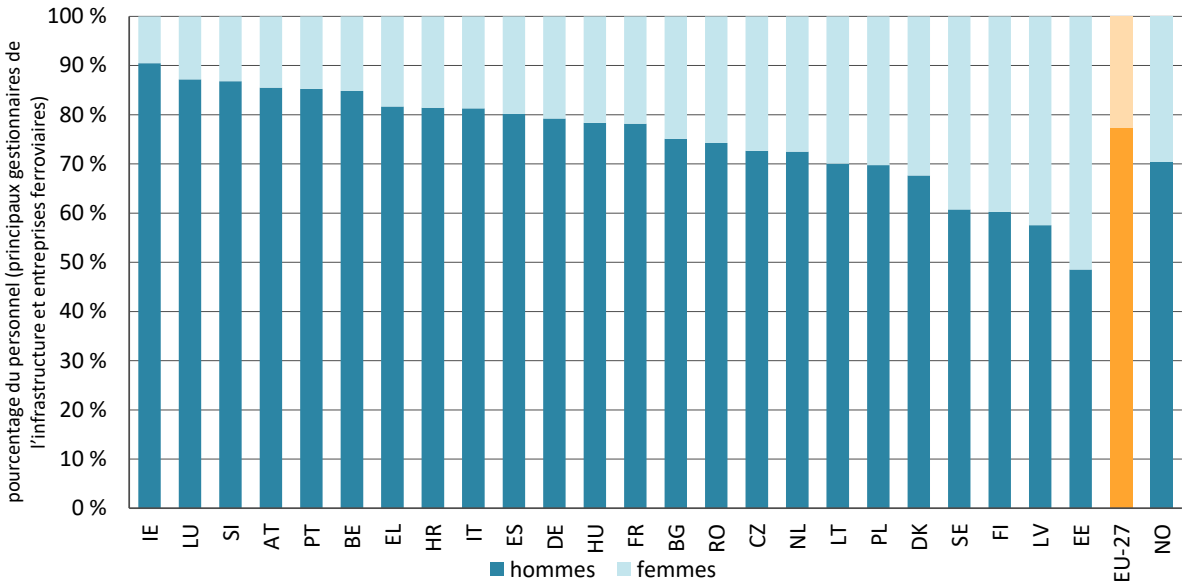
Source: RMMS, 2022

6.8 Emploi et conditions sociales

À la fin de l'année 2022, le secteur ferroviaire de l'EU-27 employait environ 900 000 personnes, dont 511 000 travaillaient pour des entreprises ferroviaires et 389 000 travaillaient pour des gestionnaires de l'infrastructure. Ces chiffres représentent une légère baisse par rapport à ceux de 2020.

La main-d'œuvre du secteur ferroviaire reste majoritairement masculine, les femmes ne représentant que 23 % des salariés en 2022, soit une hausse d'un point de pourcentage depuis 2020.

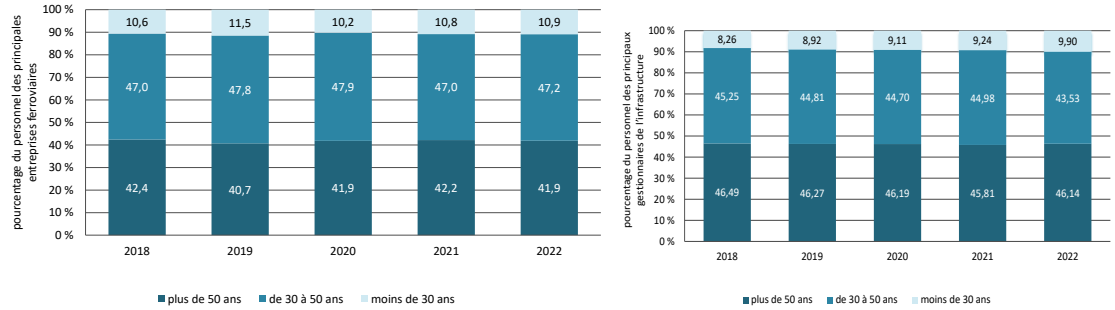
Graphique 14: nombre total de salariés (principaux gestionnaires de l'infrastructure et entreprises ferroviaires) par sexe (en pourcentage en 2022)



Source: RMMS, 2022

Le vieillissement de la main-d'œuvre reste préoccupant, malgré une légère amélioration. En 2022, 41,9 % du personnel des entreprises ferroviaires était âgé de plus de 50 ans, soit une légère baisse par rapport à 2018 (42,4 %). La proportion de jeunes salariés de moins de 30 ans a légèrement augmenté, passant de 10,6 % en 2018 à 10,9 % en 2022.

Graphique 15: salariés par tranche d'âge, principaux gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires (en pourcentage, 2018-2022)



Source: RMMS, 2022

L'emploi à temps plein reste le statut le plus courant pour les travailleurs du secteur ferroviaire, qu'ils soient employés par des gestionnaires de l'infrastructure ou par des entreprises ferroviaires.

7 Conclusions

Le secteur ferroviaire européen a fait preuve d'une résilience remarquable après la pandémie de COVID-19. Le trafic de voyageurs, qui a connu une forte baisse (de 46 %) en 2020 par rapport à 2019, a rebondi pour atteindre 96 % des niveaux d'avant la pandémie en 2022, avec un total de 395 milliards de voyageurs-kilomètres. La crise sanitaire a eu une incidence moindre sur les services de fret, qui s'étaient déjà rétablis en 2021, les volumes étant remontés aux niveaux de 2019. Toutefois, l'année 2022 a été marquée par une légère contraction des volumes sur le marché du fret ferroviaire.

La reprise du secteur ferroviaire a été stimulée par des interventions ciblées de l'UE, y compris le règlement (UE) 2020/1429, qui a permis aux États membres de renoncer aux redevances d'accès afin d'atténuer les contraintes financières pesant sur les entreprises ferroviaires. Ces mesures ont apporté une aide immédiate au secteur et lui ont permis de continuer à exploiter ses services au plus fort de la pandémie. Étant donné que les États membres poursuivent la mise en œuvre de leurs plans nationaux pour la reprise et la résilience au titre de la facilité de l'UE pour la reprise et la résilience, les investissements ferroviaires devraient prochainement jouer un rôle central et moteur dans la croissance économique et liée à la mobilité.

Le transport ferroviaire reste un élément essentiel de la stratégie de l'UE visant à atteindre ses objectifs climatiques. Représentant seulement 0,3 % des émissions totales de gaz à effet de serre liées au transport, le rail est le mode de transport motorisé le plus respectueux de l'environnement. L'électrification de 57 % du réseau ferroviaire de l'UE et la poursuite de la modernisation des wagons de fret au moyen de technologies plus silencieuses et plus écologiques soulignent l'engagement du secteur à réduire son empreinte environnementale. Les investissements ferroviaires réalisés dans le cadre du pacte vert et de la stratégie de mobilité durable et intelligente visent à doubler le fret ferroviaire et à tripler le trafic de voyageurs à grande vitesse d'ici à 2050 par rapport au niveau de référence de 2015, opérant une transition importante vers des transports durables.

La pollution sonore reste préoccupante, 22 millions de personnes en Europe étant exposées au bruit nocif des chemins de fer. Certaines initiatives de l'UE, telles que la modernisation des wagons de fret avec des semelles de frein silencieuses et la révision des spécifications techniques en matière de bruit, ont été déployées pour relever ce défi. Il est essentiel de continuer d'apporter un soutien financier et réglementaire afin d'atteindre des objectifs ambitieux en matière de durabilité.

La libéralisation du marché a stimulé la concurrence dans le secteur ferroviaire européen: les nouveaux entrants gagnent une part de marché importante, en particulier dans le transport de fret. Dans ce segment, la part de marché moyenne des opérateurs concurrents dans l'EU-27 est passée de 39 % à 49 % entre 2018 et 2022. Sur le marché du transport de voyageurs, l'augmentation de la part de marché des opérateurs concurrents est également remarquable, tant pour les services commerciaux (part de marché de 12,6 %, avec une augmentation de 6,6 % entre 2018 et 2022) que pour les OSP (part de marché de 21 %, soit une augmentation de 8 % par rapport à 2018). Toutefois, des défis subsistent, y compris des disparités dans les redevances d'accès et la nécessité d'uniformiser la mise en œuvre des réglementations existantes dans les États membres. Les règles du quatrième paquet ferroviaire étant désormais

pleinement appliquées13, une plus grande ouverture du marché est attendue, ce qui devrait stimuler l'innovation et améliorer la qualité des services tant pour les voyageurs que pour le fret.

La Commission continuera à contrôler attentivement si le quatrième paquet ferroviaire14 est correctement traduit en droit national et mis en œuvre afin de veiller à ce qu'il réalise tout son potentiel.

En 2022, les OSP représentaient une part importante des activités de transport ferroviaire de voyageurs. En moyenne, les services de transport de voyageurs fournis au titre d'une OSP représentaient 58,7 % du total des voyageurs-kilomètres dans l'EU-27, contre 66 % en 2020. Cette diminution indique une évolution progressive vers un marché ferroviaire plus compétitif. Le nombre de procédures de mise en concurrence pour les OSP a augmenté et cette hausse devrait se poursuivre dans les années à venir, améliorant ainsi la qualité des services et le rapport coût-efficacité. Toutefois, des difficultés subsistent en ce qui concerne l'équilibre entre la libéralisation du marché et la garantie d'un accès équitable, en particulier dans les régions moins peuplées. L'UE encourage une plus grande transparence et une plus grande concurrence afin d'optimiser les incidences sociales et économiques.

Le transport ferroviaire à grande vitesse constitue une pierre angulaire des efforts européens de modernisation des transports. Le réseau s'est étendu à 12 015 kilomètres en 2022, et 1 600 kilomètres supplémentaires sont prévus d'ici 2035. L'Espagne, la France et l'Italie continuent de jouer un rôle de premier plan en ce qui concerne les investissements dans les lignes à grande vitesse, favorisant l'amélioration de la connectivité et la réduction des temps de trajet sur l'ensemble du continent.

Les investissements dans les infrastructures demeurent essentiels, l'UE allouant des fonds importants au moyen de mécanismes tels que le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et le Fonds de cohésion. Ces investissements donnent la priorité aux projets qui s'attaquent aux goulets d'étranglement, améliorent la connectivité multimodale et modernisent les infrastructures existantes. L'accent placé sur la numérisation, y compris le déploiement de l'ERTMS, renforce la capacité du rail à répondre aux besoins futurs en matière de mobilité.

Les technologies numériques devraient apporter des améliorations considérables au secteur ferroviaire, en améliorant la rentabilité de l'exploitation et l'expérience des voyageurs. Le déploiement de l'ERTMS, élément clé de la stratégie de transition numérique de l'UE, vise à améliorer l'interopérabilité et la sécurité dans l'ensemble des réseaux ferroviaires européens, bien qu'à ce jour, seuls 33 % environ du réseau central soient équipés de ce système ou aient obtenu des contrats pour son installation. En outre, les investissements dans des systèmes de billetterie intelligents et des plateformes de données en temps réel contribueront à rendre le rail plus accessible et plus convivial pour les voyageurs.

L'entreprise commune «Système ferroviaire européen» permet de faire progresser l'innovation dans des domaines tels que l'exploitation automatisée des trains, la gestion numérique du fret

[13] La période de transition prévue par le règlement (CE) nº 1370/2007 pour permettre aux États membres d'ouvrir progressivement le marché ferroviaire et de mener à bien des procédures de mise en concurrence pour les contrats de service public ferroviaire a expiré en décembre 2023.

[14] En particulier, elle vérifiera le respect du principe de l'obligation d'appel d'offres pour les contrats de service public dans le secteur du transport ferroviaire de voyageurs.

et la gestion durable des actifs. Ces initiatives s'alignent sur les objectifs plus larges de l'UE visant à faire du rail l'épine dorsale d'un système de transport multimodal et durable.

Alors que l'Europe opère sa transition vers un avenir plus vert et plus connecté, le rail jouera un rôle central dans la réduction des émissions, l'amélioration de la mobilité et la stimulation de la croissance économique. Il est essentiel de continuer à investir dans les infrastructures, l'ouverture du marché et l'innovation technologique pour réaliser la vision qu'a l'UE d'un système de transport durable d'ici à 2050. La mise en œuvre intégrale du quatrième paquet ferroviaire, le renforcement de la connectivité transfrontalière, la levée des contraintes en matière de capacité et la mise en place d'un accès plus équitable aux services ferroviaires seront des priorités cruciales pour les années à venir.

En intégrant ces éléments stratégiques, le secteur ferroviaire européen pourra jouer un rôle moteur dans la transformation du paysage des transports du continent, en honorant sa promesse de mobilité durable, efficace et inclusive.