COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 13.9.2023
COM(2023) 510 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

Huitième 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(2023) 288 final}

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

Huitième 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.

Le présent rapport couvre les données jusqu'en 2020, en ce compris l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur le secteur.

Plusieurs grandes constatations ont pu être établies pour 2015-2020.

- En moyenne, le trafic lié au transport de voyageurs, exprimé en voyageurs-kilomètres, a augmenté de 3 % par an entre 2015 et 2019. Cependant, en 2020, le nombre de voyageurs-kilomètres a connu une forte baisse, de 46 %, en raison des mesures liées à la pandémie de COVID-19, et notamment des restrictions de déplacement[1].

- Entre 2015 et 2019, le trafic lié au transport de marchandises, exprimé en tonnes-kilomètres, a également enregistré une hausse de 3 % par an. Il a lui aussi été touché par la pandémie, mais dans une mesure moindre que le transport ferroviaire de voyageurs, avec une baisse de 8 % entre 2019 et 2020.

- Entre 2015 et 2019, la part modale des voyageurs transportés par chemin de fer a légèrement augmenté dans la plupart des pays. Cependant, en 2020, cette part a diminué de 2,4 points de pourcentage en raison de la pandémie. La pandémie a eu des répercussions à la fois sur la demande (préférences personnelles conduisant à une plus grande utilisation des moyens de transport individuels) et sur l'offre de transport ferroviaire (annulation de certains trains commerciaux).

- La longueur du réseau à grande vitesse a augmenté de près de 1 500 km entre 2015 et 2020, tandis que le nombre de voyageurs-kilomètres sur les services à grande vitesse a considérablement baissé en 2020, en raison des restrictions de déplacement liées à la pandémie. Cependant, les chiffres de 2019 montrent une évolution prometteuse du nombre de voyageurs-kilomètres. Si la tendance à la hausse du nombre de voyageurs-kilomètres observée en 2015-2019 devait se maintenir, les objectifs fixés dans la stratégie de mobilité durable et intelligente pour les passagers utilisant les services à grande vitesse en 2030 et 2050 seraient atteints et dépassés.

- Les entreprises ferroviaires comptaient 1 192 licences actives en 2020, soit une augmentation de 100 licences par rapport à 2018.

- En 2020, la part de marché moyenne des nouveaux entrants par rapport aux opérateurs historiques était de:

[1] Les données préliminaires recueillies pour 2021 montrent une reprise progressive des volumes de voyageurs et de fret ferroviaire.

- 46 % des marchés du fret ferroviaire, soit une augmentation de 11 points de pourcentage par rapport à 2015;

- 14 % des marchés du transport de voyageurs [obligation de service public (OSP) et transport commercial confondus], soit une hausse de 2 points de pourcentage par rapport à 2015;

– Le transport ferroviaire reste l'un des modes de transport les plus sûrs;

– À la fin de l'année 2020, le secteur ferroviaire employait plus de 910 000 personnes. Cela représente une légère baisse par rapport aux chiffres de 2018.

2. METHODE

Le présent rapport est la huitième 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[2]. Il présente les principales évolutions des marchés ferroviaires au regard de la politique de l'Union européenne concernant le marché ferroviaire[3]. Ce huitième rapport se penche essentiellement sur les événements qui se sont produits entre 2015 et 2020, en renvoyant à des données de 2019 afin de mettre en évidence les répercussions de la pandémie de COVID-19, ainsi que sur les tendances et les évolutions politiques s'étendant au-delà de la période de référence, jusqu'à la date de préparation du présent rapport.

Outre les données de surveillance des marchés ferroviaires (ci-après «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*[4]», sur des rapports de l'agence de l'Union européenne pour les chemins de fer[5], sur des données d'Eurostat[6], 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 2015-2020 afin de garantir la comparabilité des données. En présence d'autres sources, le rapport esquisse aussi les évolutions sur une période plus longue.

Les données agrégées et les moyennes font référence à l'UE-27 (nombre actuel d'États membres de l'UE[7]).

3. SECTEUR FERROVIAIRE ET DURABILITE

Le secteur ferroviaire réduit ses émissions directes de GES de manière presque continue depuis 1990, tout en ayant transporté, en 2020, environ 11,5 % des marchandises et 5,1 % des

---

2 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.

3 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.

4 https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2020_fr

5 https://www.era.europa.eu/library/documents-regulations/corporate-publications

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

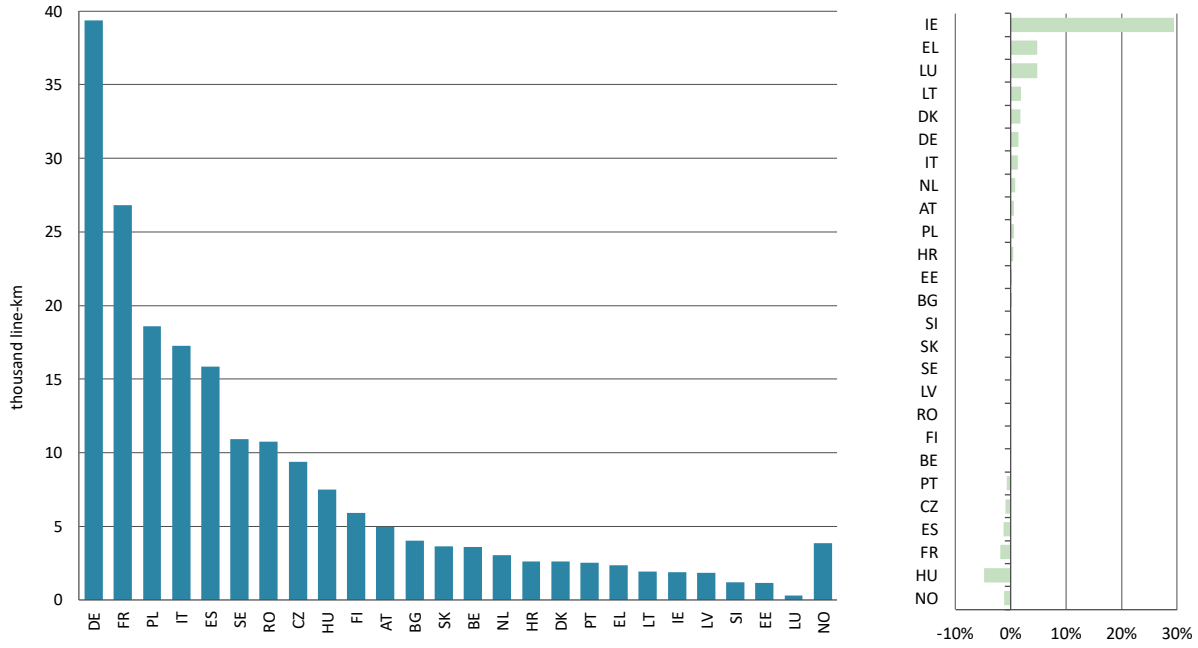
7 La Norvège participe à l'enquête RMMS, mais les données relatives à ce pays ne sont pas incluses dans les totaux et moyennes de l'Union.

voyageurs tous modes de transport intra-UE confondus. Si le secteur ferroviaire a continuellement réduit ses émissions entre 1990 et 2019, le fret ferroviaire a augmenté de près de 10 %, en nombre de tonnes-kilomètres, tandis que le volume de passagers-kilomètres a cru d'environ 35 %. Le secteur ferroviaire est, en général, comparativement moins polluant et plus efficace sur le plan énergétique que les autres moyens de transport motorisés. En 2020, le rail représentait 0,4 % des émissions de GES et de CO_2 dues aux transports et 1,9 % de la consommation d'énergie dans le secteur des transports dans l'UE-27. Pour atteindre les objectifs du pacte vert pour l'Europe, la part du rail devra augmenter pour le transport de voyageurs et le fret.

4. RESEAU FERROVIAIRE DE L'UNION

En 2020, la longueur totale des lignes du réseau ferroviaire de l'UE-27 était d'environ 201 000 kilomètres (soit 0,4 % de moins qu'en 2015). Environ 57 % du réseau était électrifié, soit une augmentation de 2 410 kilomètres depuis 2015 (+ 2,2 %).

Figure 1: longueur des réseaux nationaux par pays (en milliers de kilomètres de lignes, 2020) et évolution relative (2015-2020)



Source: Statistical pocketbook (2022).

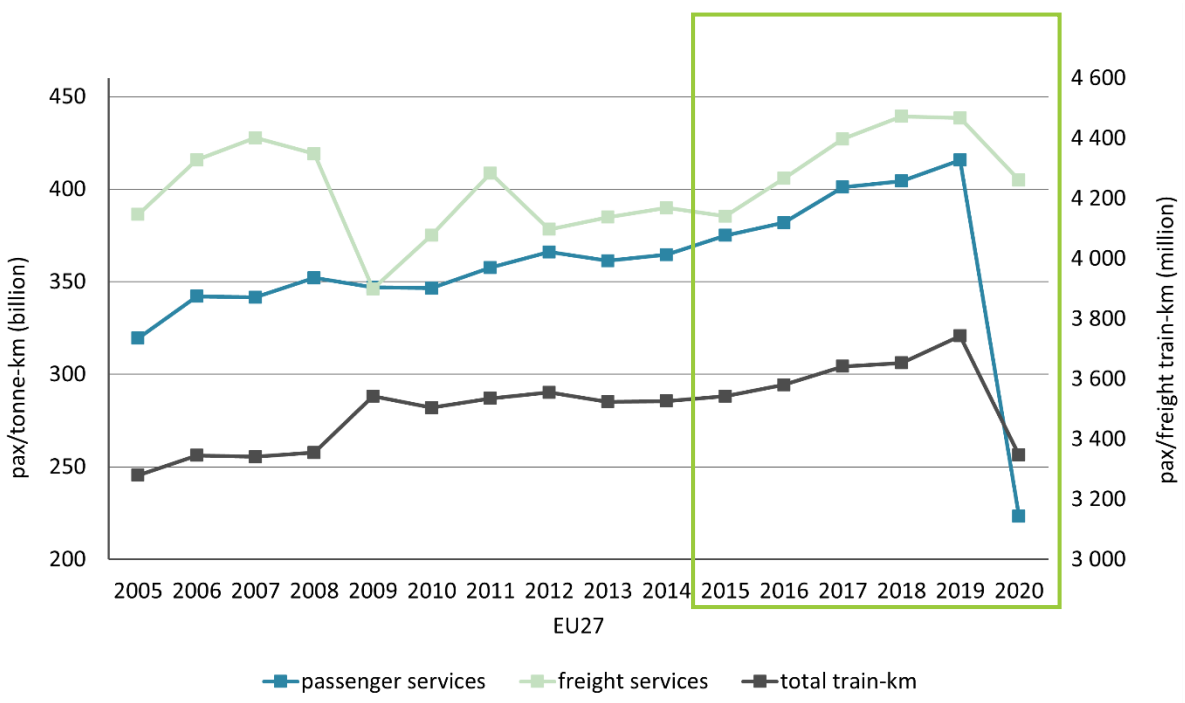
Le réseau ferroviaire à grande vitesse de l'Union s'étendait sur plus de 11 500 kilomètres à la fin de l'année 2020, soit une augmentation de 14,5 % depuis 2015. Si la tendance actuelle à l'extension de ce réseau se poursuit au cours des prochaines décennies, la longueur du réseau à grande vitesse aura augmenté d'environ 50 % sur la période 2015-2030, et d'un facteur de 2,5 sur la période 2015-2050. 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 2015.

5. ÉVOLUTION DES SERVICES FERROVIAIRES

Après une décennie d'augmentation modérée des volumes, le nombre total de train-kilomètres dans l'UE (transport de voyageurs et fret) a été durement touché par la pandémie

de COVID-19 en 2020. Par rapport à 2019, les services de fret ont connu une baisse de 8 % en 2020, en nombre de train-kilomètres. Les répercussions ont été plus fortes encore sur les services de transport de voyageurs, dont les volumes ont diminué de près de moitié (46 %) par rapport aux niveaux enregistrés en 2019. L'évolution récente du marché semble toutefois indiquer un retour aux niveaux enregistrés avant la pandémie et, sur certains segments, les niveaux de l'offre et de la demande semblent même plus élevés qu'ils ne l'étaient.

Figure 2: volumes de voyageurs et de marchandises (pax-km, tonne-km et train-km, 2005-2020)



Source: RMMS (2022). Ajout de données tirées d'autres sources et d'estimations. Les données de la Roumanie pour 2014 et du Portugal pour 2020 ont été corrigées en raison d'une erreur d'ordre de grandeur. Les données de la Roumanie pour 2015, du Luxembourg pour 2015, du Luxembourg pour 2016, de la Hongrie pour 2016, du Luxembourg pour 2019, de la Croatie pour 2019, des Pays-Bas pour 2019, de la Lettonie pour 2020 et de la Pologne pour 2020 sont des estimations de la CE.

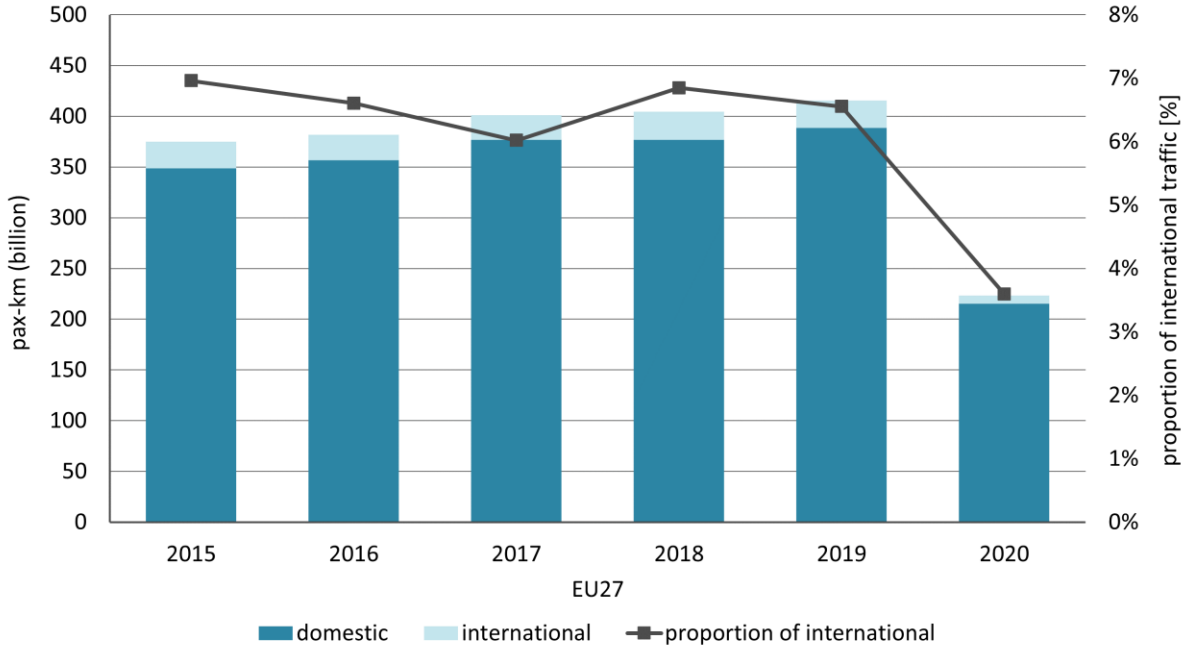
En 2020, quelque 1,4 milliard de tonnes de marchandises et 4,2 milliards de voyageurs ont été transportés sur les chemins de fer.

La pandémie a encore accentué la dimension principalement nationale du trafic ferroviaire lié au transport de voyageurs. Là où, avant la pandémie, la proportion de services internationaux de transport de voyageurs atteignait environ 7 % entre 2015 et 2019, elle a chuté à moins de 4 % en 2020. Une étude de 2021[8] a recensé les principaux obstacles au transport ferroviaire transfrontière à longue distance, parmi lesquels figurent la variabilité des redevances d'infrastructure, la capacité de l'infrastructure ferroviaire à répondre à la demande, le manque de matériel roulant approprié, la fragmentation des systèmes de billetterie et le respect des droits des voyageurs. Le plan d'action de la Commission pour promouvoir le transport ferroviaire de voyageurs longue distance et transfrontière[9] a établi un ensemble de mesures

[8] https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/34244751-6ea3-11ec-9136-01aa75ed71a1.
[9] https://transport.ec.europa.eu/news/action-plan-boost-passenger-rail-2021-12-14_en.

afin de surmonter ces obstacles.

Figure 3: évolution des volumes du trafic ferroviaire lié au transport de voyageurs (national, international et proportion du trafic international par rapport au trafic total) (en milliards de pax-km, 2015-2020)

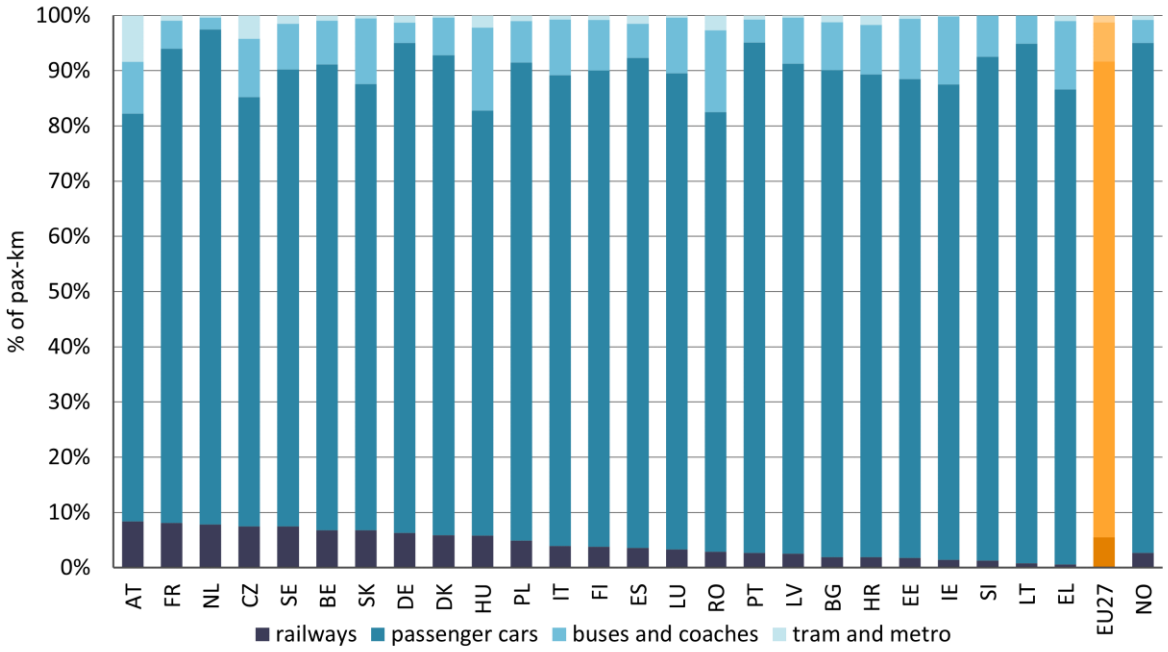


Source: RMMS (2022). Les données de la Roumanie pour 2015, du Luxembourg pour 2015, des Pays-Bas pour 2019 et de la Croatie pour 2019 sont des estimations de la CE.

La propension des Européens à voyager en train était en moyenne de 500 voyageurs-kilomètres par habitant en 2020, ce qui constitue une forte baisse par rapport à 2019 (934 km).

Entre 2015 et 2019, la part modale moyenne du rail est passée de 7,6 % à 7,8 %. Cependant, en 2020, en raison de la pandémie, la part des chemins de fer a diminué de 2,4 points de pourcentage, car les personnes ont recommencé à utiliser davantage leur voiture.

Figure 4: répartition modale du transport terrestre de voyageurs par pays (en pourcentage en 2020) et évolution en points de pourcentage pour le rail (2015-2019 et 2019-2020)

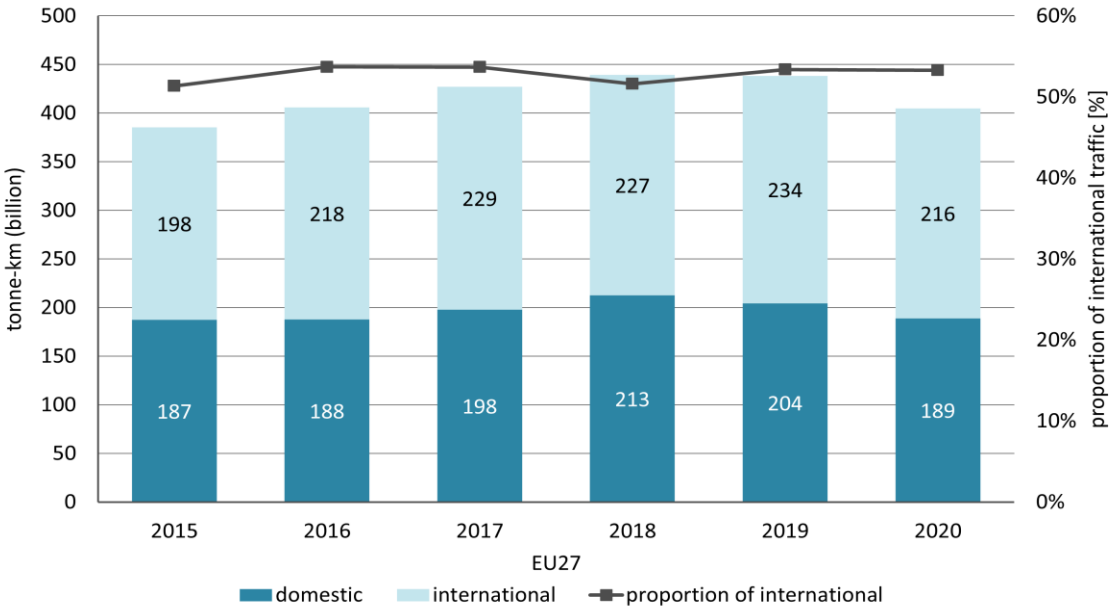


Source: Statistical pocketbook (2022), à l'exclusion de Chypre et de Malte.

Au total, le trafic ferroviaire lié au fret est passé de 385 milliards de tonnes-kilomètres en 2015 à 404 milliards de tonnes-kilomètres en 2020, avec une baisse de 33 milliards de tonnes-kilomètres entre 2019 et 2020. Si l'on examine l'évolution des chiffres entre 2009 et 2019, l'augmentation en milliards de tonnes-km a été de près de 27 %. Si cette tendance à la hausse se maintient avec la même ampleur au cours des prochaines décennies, le jalon de la stratégie de mobilité durable et intelligente visant à augmenter le trafic ferroviaire lié au transport de marchandises de 50 % d'ici 2030 et à le doubler entre 2015 et 2050 pourrait être atteint, voire légèrement dépassé.

La proportion de services internationaux de fret ferroviaire est restée constamment supérieure à 50 %, ce qui traduit une incidence nettement plus faible de la pandémie sur les liaisons internationales de fret ferroviaire par rapport aux liaisons internationales destinées aux voyageurs.

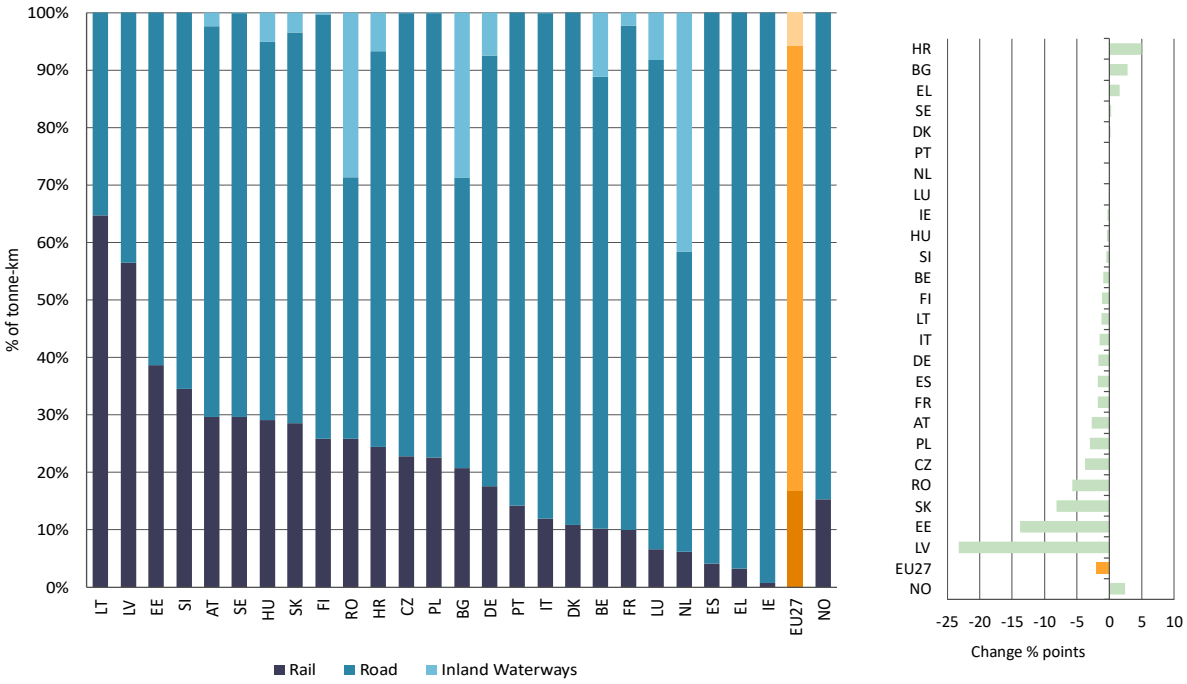
Figure 5: évolution des volumes de trafic ferroviaire lié au transport de marchandises (national, international et proportion du trafic international par rapport au trafic total) (en milliards de tonnes-km, 2015-2020)



Source: RMMS (2022). Les données du Luxembourg pour 2015, de la Roumanie pour 2015, de la Hongrie pour 2016, du Luxembourg pour 2019, de la Lettonie pour 2020 et de la Pologne pour 2020 sont des estimations de la CE.

Le transport routier domine l'ensemble du transport terrestre de marchandises au sein de l'UE-27, avec une part constamment supérieure à 70 % entre 2015 et 2020. Au cours de la même période, la part du mode ferroviaire est passée de 18,9 % à 16,7 %, avec des différences marquées entre les pays.

Figure 6: répartition modale du transport terrestre de marchandises par pays (en pourcentage en 2020) et évolution en points de pourcentage pour le rail (2015-2020)



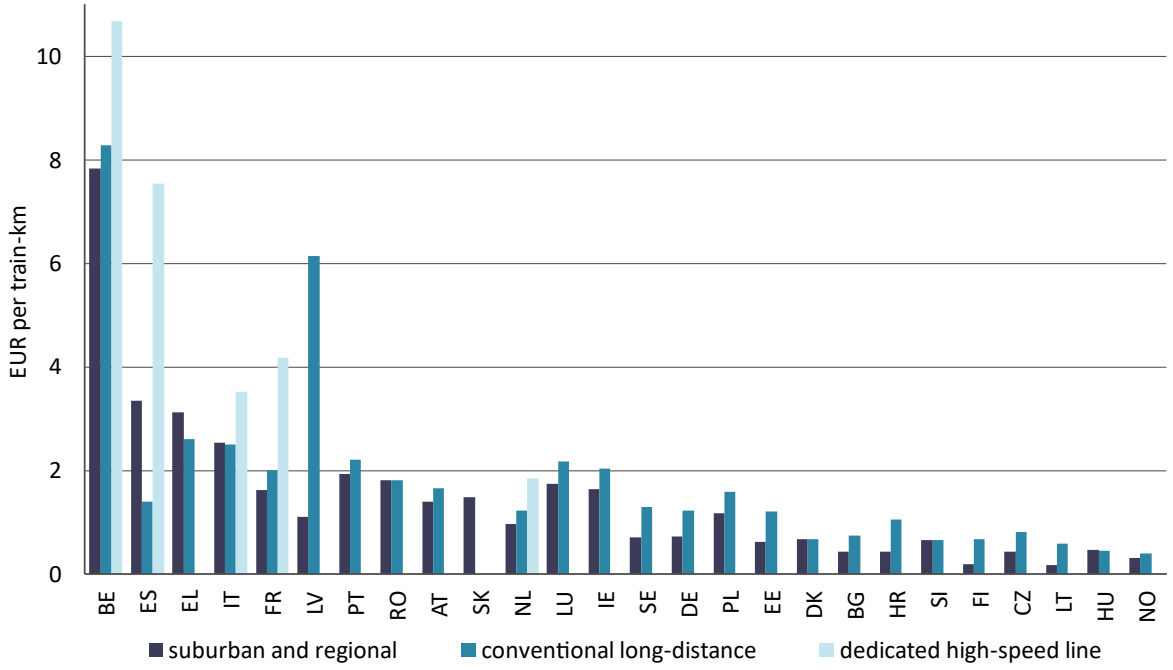
Source: Statistical pocketbook (2022).

6. ÉVOLUTION DES CONDITIONS-CADRES DANS LE SECTEUR FERROVIAIRE

6.1. Tarification de l'infrastructure

En moyenne, les redevances d'accès pour les trains à grande vitesse (à l'exclusion des majorations) étaient plus élevées que pour les autres services de transport de voyageurs.

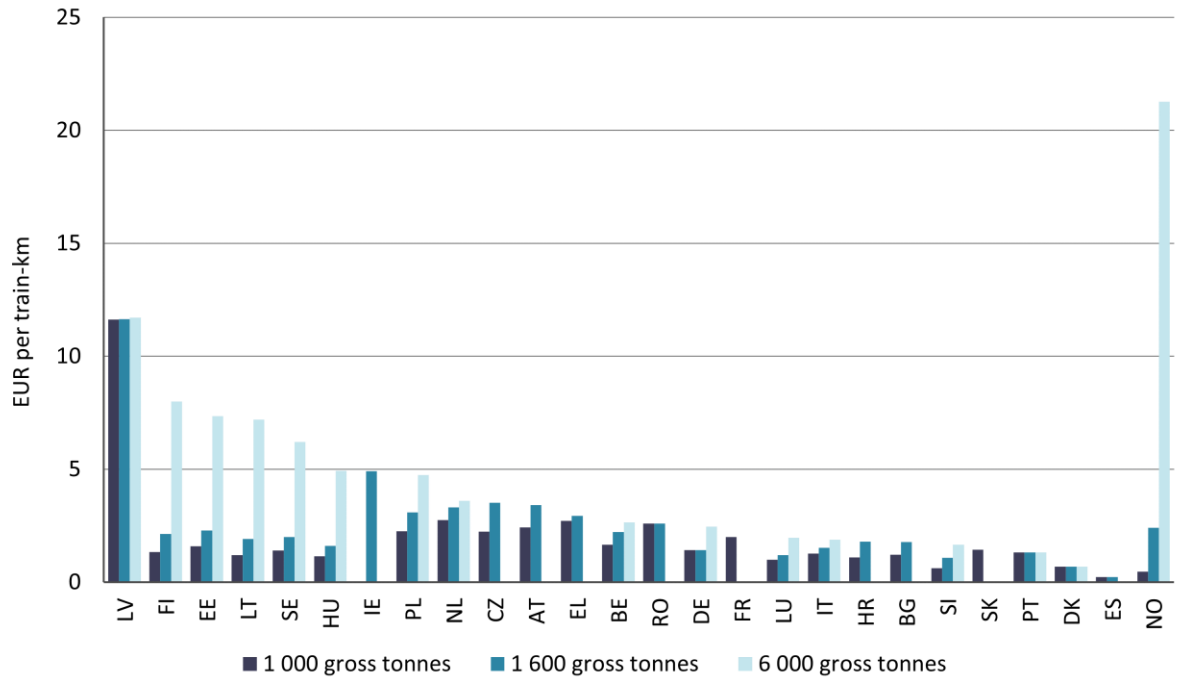
Figure 7: redevances d'accès (à l'exclusion des majorations) pour différentes catégories de trains de voyageurs, par pays (en euros par train-km, 2020)



Source: RMMS (2022).

Les redevances pour le fret (à l'exclusion des majorations) font l'objet d'un suivi 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.

Figure 8: redevances d'accès (à l'exclusion des majorations) pour différentes catégories de trains de fret, par pays (en euros par train-km, 2020)



Source: RMMS (2022).

Pour les trains à grande vitesse, les redevances d'accès ont diminué de manière constante dans toute l'Union.

Afin d'atténuer les répercussions économiques de la pandémie de COVID-19, le règlement 2020/1429, adopté en octobre 2020, a permis d'assouplir provisoirement les règles relatives aux redevances[10]. La mesure s'est révélée bénéfique pour réduire la charge financière pesant sur le secteur ferroviaire, et plus particulièrement sur les entreprises ferroviaires actives dans le transport de voyageurs, dans un contexte de baisse des volumes de trafic.

6.2. Répartition des capacités et limites des infrastructures

En 2020, le réseau de l'UE-27 avait une intensité totale combinée d'utilisation (trains de marchandises et de voyageurs) de 16,73 mille train-kilomètres par kilomètre de ligne, soit nettement moins que dans les années précédant la pandémie de COVID-19.

La longueur totale des voies déclarées saturées n'a cessé d'augmenter depuis 2015, avec une forte hausse en 2020. Bien qu'une augmentation ait été observée dans la plupart des États membres au cours de la période, cette forte hausse des voies saturées est en grande partie due à une modification des critères utilisés pour déclarer un tronçon saturé en Italie.

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

[10] 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).

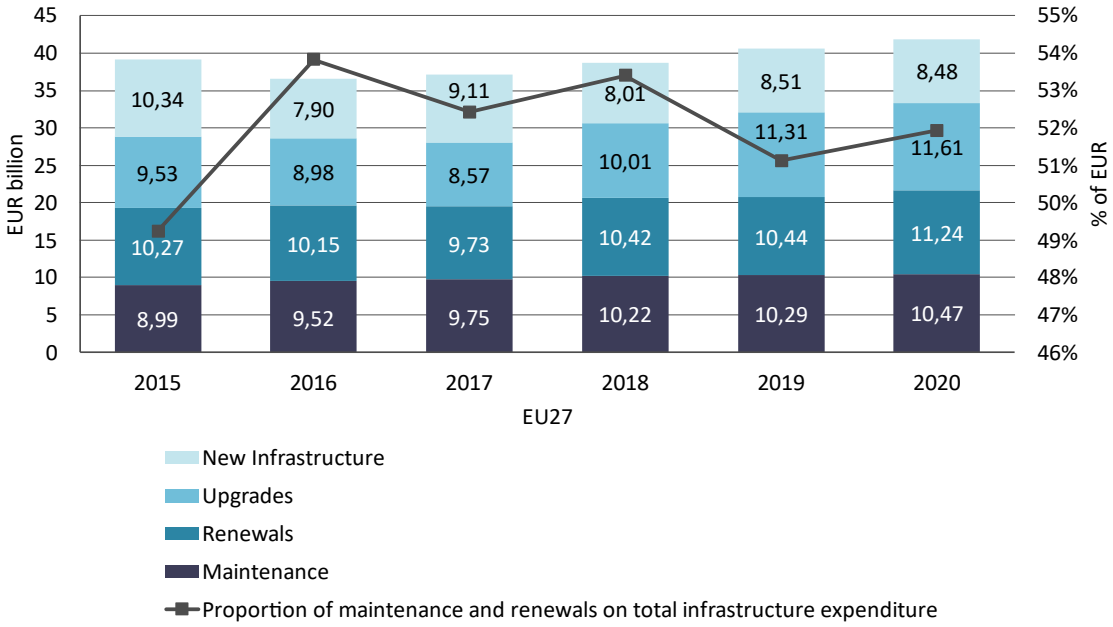
transport de voyageurs. Le transport de marchandises est rarement considéré comme une priorité absolue.

Pour surmonter l'incompatibilité entre les anciens systèmes nationaux de contrôle des trains, un système de signalisation européen commun, le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS), est en cours d'introduction. Au titre du plan européen de déploiement de l'ERTMS[11], ce système de signalisation devrait être déployé sur 15 682 kilomètres de voies à l'horizon 2023. À ce jour, le système a été installé sur 5 906 kilomètres de la longueur de voies prévue (soit 38 %), ce qui constitue un retard important par rapport au calendrier puisque le déploiement réalisé à la fin de 2019 représentait environ 78 % de l'objectif prévu.

6.3. Dépenses d'infrastructure et financement

Les dépenses d'infrastructure totales sont passées de 39,1 milliards d'euros en 2015 à 41,8 milliards d'euros en 2020. En 2020, 25 % des dépenses ont été consacrées à l'entretien, 27 % aux renouvellements, 28 % à la modernisation et 20 % aux investissements dans de nouvelles infrastructures.

Figure 9: évolution des dépenses d'infrastructure et proportion des dépenses d'entretien et de renouvellement (en milliards d'euros sur la période 2011-2020)



Source: RMMS (2022).

En 2020 dans l'UE-27:

- les dépenses totales d'entretien et de renouvellement déclarées s'élevaient à 21,7 milliards d'euros, soit 52 % des dépenses totales, avec des variations importantes d'un pays à l'autre;

[11] 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. 6-28.

– les budgets nationaux ont contribué à 69 % des dépenses totales, tandis que le cofinancement de l'UE s'est élevé à 8 %. La part restante du financement provenait d'autres sources, dont des prêts, un financement sur fonds propres et les redevances. Après 2020, le financement de l'UE par l'intermédiaire du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, de la politique de cohésion et de la facilité pour la reprise et la résilience devrait entraîner une augmentation de la part du financement de l'UE dans les dépenses totales consacrées au rail.

6.4. Qualité des services de transport ferroviaire

La sécurité reste la priorité absolue pour le développement de l'espace ferroviaire unique européen. L'agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) suit les progrès réalisés en matière de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire de l'UE. Dans son rapport de 2022[12], l'ERA souligne une fois de plus que les chemins de fer européens restent parmi les plus sûrs au monde[13] en comparaison avec les autres modes de transport. D'après les estimations, les trajets en voiture sont près de 44 fois plus dangereux que les voyages en train.

La ponctualité moyenne des services régionaux et locaux de transport de voyageurs[14] a baissé, passant de 93,1 % en 2015 à 88,7 % en 2020. La ponctualité moyenne des services de transport de voyageurs à longue distance et à grande vitesse a également baissé, passant de 84,9 % en 2015 à 82,6 % en 2020.

La fiabilité moyenne[15] des services locaux et régionaux de transport de voyageurs a reculé entre 2015 et 2020, la part des services supprimés passant de 1,4 % à 4,0 %. La fiabilité moyenne des services de transport de voyageurs à longue distance et grande vitesse a elle aussi chuté entre 2015 et 2020, la part des services supprimés passant de 1,5 % à 6,0 %. Cependant, la performance de ces deux indicateurs s'est détériorée en 2020 par rapport à 2019, conséquence directe de la pandémie de COVID-19.

Dans le fret ferroviaire, entre 2015 et 2020, la ponctualité moyenne[16] a légèrement diminué pour les services intérieurs, passant de 65 % à 64,1 %, tandis qu'elle a augmenté de 44,2 % à 47,4 % pour les services internationaux.

Sur la même période, la fiabilité a légèrement diminué pour les services intérieurs, la part des services supprimés passant de 6,6 % à 7,4 %, tandis qu'une réduction plus importante a été observée en ce qui concerne la part des services internationaux supprimés, qui est passée de 15,5 % en 2015 à 8,9 % en 2020.

6.5. Marchés publics de services

En 2020, les services de voyageurs fournis en vertu d'une OSP ont représenté en moyenne

12 https://www.era.europa.eu/system/files/2022-10/Report%20on%20Railway%20Safety%20and%20Interoperability%20in%20the%20EU%202022.pdf.

13 Sur la base des taux d'accidents ferroviaires mortels estimés dans cinq juridictions, le rapport 2022 avance que le système ferroviaire de l'UE est le deuxième plus sûr au monde, derrière celui de la Corée du Sud.

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

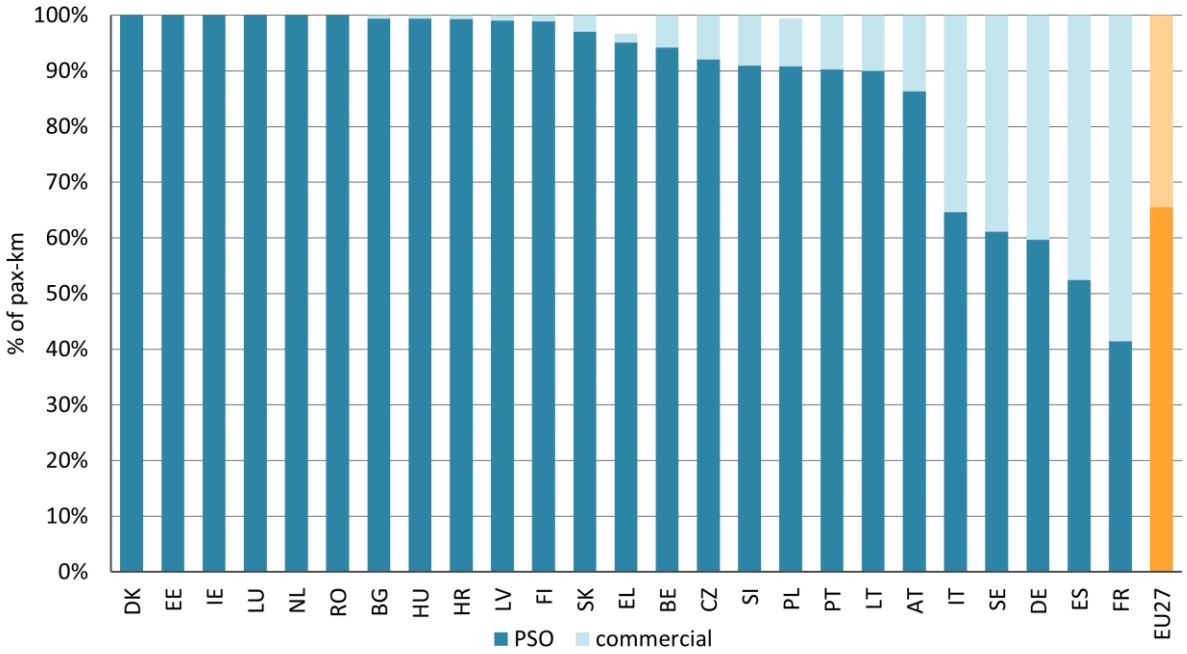
15 Définie en fonction de la part des services supprimés.

16 En vertu du RMMS, un train de marchandises est considéré comme ponctuel si son retard ne dépasse pas 15 minutes.

64 % de l'ensemble des voyageurs-kilomètres dans l'UE-27, soit une augmentation par rapport aux 60 % enregistrés en 2019. Cette hausse de la part des services de transport de voyageurs fournis dans le cadre d'une OSP peut être attribuée à une baisse plus que proportionnelle du nombre de voyageurs-kilomètres dans les services commerciaux durant la pandémie. 99 % des services de transport de voyageurs relevant d'une OSP concernaient l'intérieur du pays, avec une prévalence des services régionaux sur les longues distances.

Selon les données du RMMS, l'ensemble du trafic lié au transport de voyageurs relevait d'une OSP au Danemark, en Estonie, en Irlande, au Luxembourg et aux Pays-Bas. De nombreux pays ont signalé une part d'OSP de près de 100 %. En Italie, en Suède, en Allemagne, en Espagne et en France, les services commerciaux représentent plus de 30 % des voyageurs-kilomètres.

Figure 10: part du trafic lié au transport de voyageurs relevant respectivement d'une OSP et de services ferroviaires commerciaux par pays (en pourcentage de pax-km, 2020)



Source: RMMS (2022). Les données pour la Belgique, le Portugal, la Grèce et la France sont des estimations. Données non disponibles pour la Roumanie.

Sur les 149 millions de voyageurs-kilomètres relevant d'une OSP en 2020, 28 % concernaient des services qui avaient fait l'objet d'un appel d'offres concurrentiel. En termes relatifs, 92 % de l'ensemble des appels d'offres concurrentiels de l'UE-27 ont eu lieu dans les deux États membres qui ont libéralisé leurs services très tôt (80 % pour l'Allemagne et 12 % pour la Suède). La part de 28 % des services mis en concurrence est relativement faible, car la valeur de cet indicateur s'élevait à près de 44 % en 2019, contre 40 % en 2015.

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

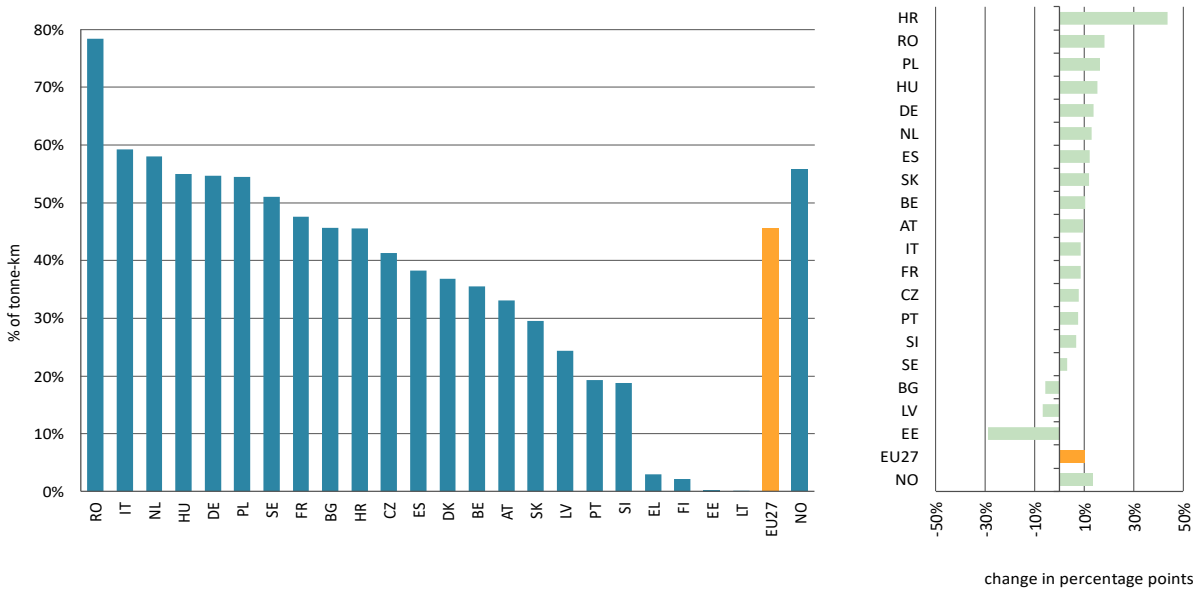
Au total, 1 192 licences actives destinées aux entreprises ferroviaires ont été déclarées dans

l'UE-27 en 2020. L'Allemagne a déclaré le plus grand nombre de licences (475), et le Luxembourg le nombre le plus faible (2).

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

Dans le secteur du fret, la part de marché moyenne des nouveaux entrants est passée de 35 % à 46 % entre 2015 et 2020. De manière générale, la pandémie de COVID-19 n'a pas ralenti la pénétration du marché par les nouveaux entrants dans le segment du fret ferroviaire.

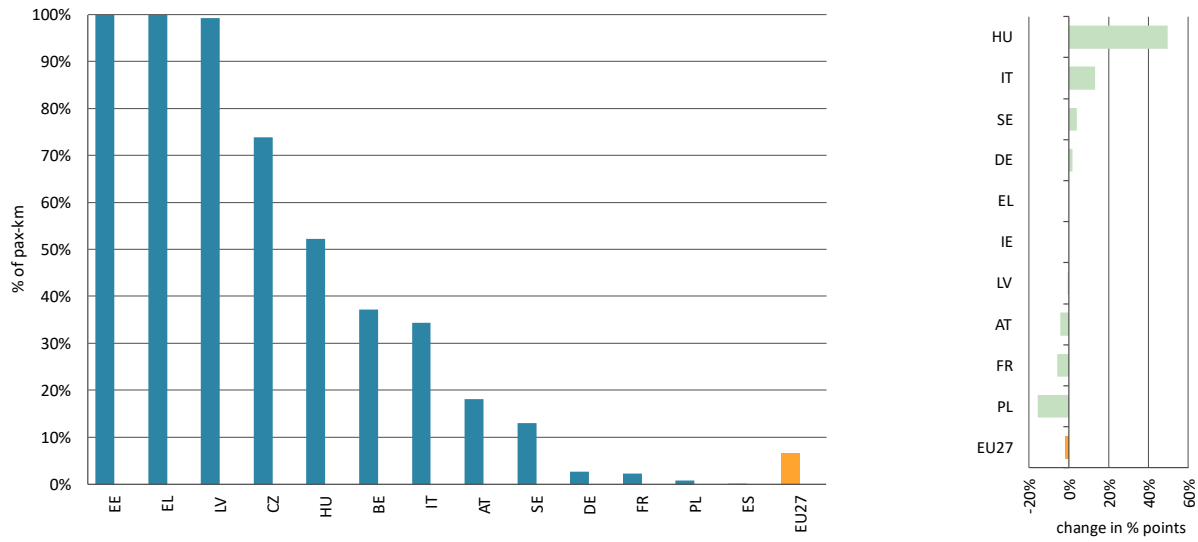
Figure 11: part de marché des nouveaux entrants sur le marché du fret ferroviaire par pays (en pourcentage en 2020) et évolution en points de pourcentage (2015-2020)



Source: RMMS (2022). Les données des Pays-Bas pour 2015 ont été corrigées. Les données de la Roumanie pour 2015, de la Lettonie pour 2020 et de la Pologne pour 2020 sont des estimations. Les données du Danemark, de la Finlande, de la Grèce, de l'Irlande, de la Lettonie, de la Lituanie et du Luxembourg ne sont pas disponibles pour 2015.

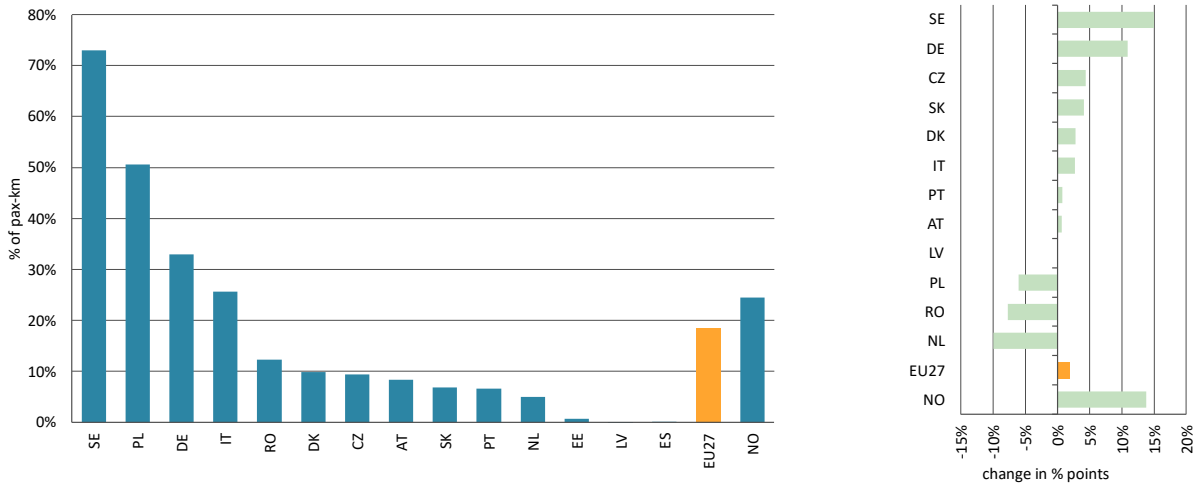
Dans le transport ferroviaire commercial de voyageurs, les nouveaux entrants détenaient une part de marché moyenne de 6,6 % en 2020 et une part de marché de 18,5 % sur les marchés nationaux du transport de voyageurs relevant d'une OSP.

Figure 12: part de marché des opérateurs concurrents sur le marché du transport commercial de voyageurs par pays (en pourcentage en 2020) et évolution en points de pourcentage (2015-2020)



Source: RMMS (2022). Aucune donnée déclarée confidentielle. La Bulgarie, le Danemark, la Finlande, la Croatie, la Lituanie, le Portugal et la Slovénie ont indiqué qu'aucun nouvel entrant ne détenait une part de marché d'au moins 1 % dans les services commerciaux en 2020. Aucun service commercial de transport de voyageurs en Irlande et en Roumanie. Aucune donnée disponible pour les Pays-Bas, le Luxembourg et la Slovaquie.

Figure 13: part de marché des nouveaux entrants sur le marché du transport de voyageurs soumis à des OSP par pays (en pourcentage en 2020) et évolution en points de pourcentage (2015-2020)



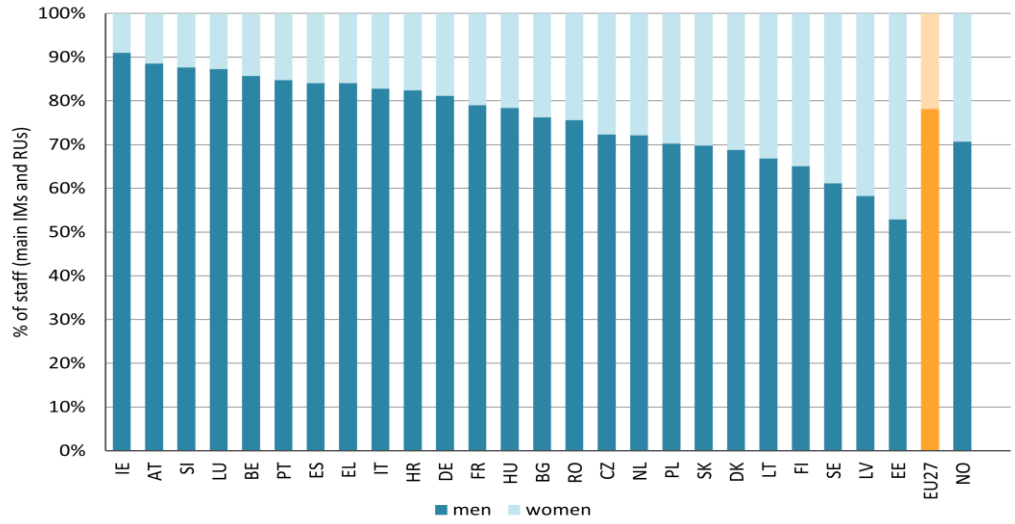
Source: RMMS (2022). Les données pour le Portugal en 2015 correspondent à une estimation. La Belgique, la Bulgarie, la Croatie, l'Estonie, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Irlande, la Lituanie, le Luxembourg, la Slovénie et l'Espagne n'ont signalé aucun nouvel entrant sur le marché du transport de voyageurs soumis à des OSP.

6.8. Emploi et conditions sociales

À la fin de l'année 2020, le secteur ferroviaire de l'UE-27 employait plus de 910 000 personnes, dont environ 523 000 dans des entreprises ferroviaires et 387 000 chez les gestionnaires d'infrastructure. Cela représente une légère baisse par rapport aux chiffres de 2018, avec environ 2 000 salariés de moins pour les entreprises ferroviaires et pour les gestionnaires d'infrastructure.

La main-d’œuvre du secteur ferroviaire est essentiellement masculine. En moyenne, on n’y compte que 22 % de femmes.

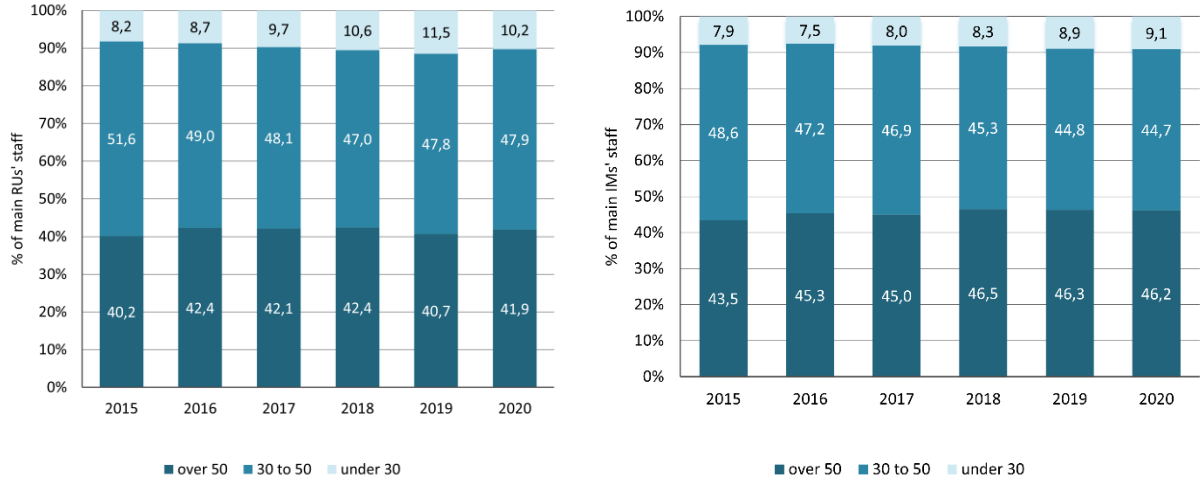
Figure 14: nombre total de salariés (principaux gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires) par sexe (en pourcentage en 2020)



Source: RMMS (2022).

La part des jeunes salariés (âgés de moins de 30 ans) travaillant pour des entreprises ferroviaires a augmenté, passant de 8,2 % en 2015 à 10,2 % en 2020. Le vieillissement de la main-d'œuvre reste néanmoins préoccupant: en 2020, en moyenne, 41,9 % du personnel des entreprises ferroviaires était âgé de plus de 50 ans. Les effectifs sont généralement plus âgés chez les gestionnaires d'infrastructure que dans les entreprises ferroviaires, mais la part des jeunes salariés y a également augmenté entre 2015 et 2020, passant de 7,9 % à 9,1 %.

Figure 15: salariés par tranche d'âge, principaux gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires (en pourcentage, 2015-2020)



Source: RMMS (2022). Les données pour 2015 n'étaient pas disponibles pour les entreprises ferroviaires en Lettonie, au Luxembourg, en Espagne et en Suède; les données pour 2020 n'étaient pas disponibles pour les entreprises ferroviaires aux Pays-Bas; les données pour 2015 n'étaient pas disponibles pour les gestionnaires d'infrastructure en Espagne, au Luxembourg et en Lettonie.

L'emploi à temps plein est le statut le plus courant pour les salariés des gestionnaires

d'infrastructure et des entreprises ferroviaires.

7. CONCLUSIONS

La pandémie de COVID-19 s'est fortement ressentie dans le secteur ferroviaire en 2020, en particulier dans le transport de voyageurs, où les volumes ont diminué presque de moitié par rapport à 2019. L'UE a proposé plusieurs mesures telles que la facilité pour la reprise et la résilience, et un règlement visant à alléger la tarification pendant la pandémie afin de contrer les effets de la pandémie sur le secteur ferroviaire.

Cela étant, à mesure que la gravité de la pandémie diminuait et que les mesures de confinement mises en place par les États membres (dont d'importantes restrictions à la libre circulation des personnes) étaient levées, le secteur s'est progressivement redressé. On peut s'attendre à ce que le secteur joue un rôle de plus en plus important dans le système de transport de l'UE, en contribuant à réduire la pollution et la consommation d'énergie liées aux transports.

Outre les effets de la pandémie, certaines tendances à plus long terme peuvent être observées en comparant les données de 2019 figurant dans le présent rapport avec les données des rapports précédents.

Premièrement, le rail a réduit ses émissions directes de gaz à effet de serre de manière presque continue depuis 1990 tout en augmentant considérablement ses volumes de trafic. Cette réduction est principalement due à l'électrification du réseau ferroviaire et à la baisse de l'intensité carbone du mix électrique de l'UE.

Deuxièmement, la situation reste mitigée concernant l'ouverture du marché. Le quatrième paquet ferroviaire ouvrait l'accès à la fourniture commerciale de services ferroviaires de transport intérieur de voyageurs, à compter de 2021. Il introduisait aussi une 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. La Commission suivra de près la transposition[17] et l'application correctes du quatrième paquet ferroviaire, afin de garantir qu'il atteigne son plein potentiel à moyen terme.

Troisièmement, si le réseau ferroviaire à grande vitesse se développe, les services internationaux de transport de voyageurs stagnent pour la plupart. Le plan d'action 2021 de la Commission pour promouvoir le transport ferroviaire de voyageurs longue distance et transfrontière entend s'attaquer aux principaux obstacles auxquels ces services sont confrontés, de la billetterie à l'amélioration de l'interopérabilité transfrontière. Dans le même temps, si le transport ferroviaire de marchandises était en hausse jusqu'à la pandémie de COVID-19 (et a été moins touché par celle-ci que le transport de voyageurs), il reste encore beaucoup à faire pour soutenir cette tendance positive afin que les objectifs de la stratégie de mobilité durable et intelligente et du pacte vert pour l'Europe puissent être atteints. Le transport ferroviaire doit exploiter pleinement les capacités du réseau de l'UE et être mieux intégré aux autres modes de transport. Tel sera l'objectif du paquet sur l'écologisation du fret qui devrait être adopté dans le courant de l'année 2023.

[17] Dans le droit de l'Union européenne, la transposition est un processus par lequel les États membres de l'Union européenne donnent effet à une directive en adoptant des mesures de mise en œuvre appropriées.

Quatrièmement, concernant le financement, si le secteur ferroviaire reste un bénéficiaire majeur de fonds nationaux et européens, les résultats semblent indiquer qu'un certain nombre d'États membres préfèrent les subventions opérationnelles aux investissements à plus long terme, qui amélioreraient pourtant la qualité de l'infrastructure et les conditions-cadres pour toutes les entreprises ferroviaires.

Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), la politique de cohésion et la facilité pour la reprise et la résilience (FRR) constituent des leviers de financement en or pour faire avancer la modernisation si nécessaire du secteur ferroviaire. Le financement du MIE cible principalement des projets de franchissement des frontières ferroviaires, tels que Rail Baltica, Brenner et Lyon-Turin. Au cours de deux perspectives financières, depuis 2014, 70 % du budget du MIE est investi dans le rail. Dans le cadre des plans de reprise et de résilience des États membres présentés pour bénéficier du soutien de la FRR, un peu plus de 50 milliards d'euros sont alloués au rail (en ce compris les investissements dans l'ERTMS et le matériel roulant). Ce montant représente la majeure partie du financement de la FRR au profit du secteur des transports. Une autre enveloppe de 18,2 milliards d'euros, provenant du FEDER et du Fonds de cohésion, a été allouée au rail dans les programmes de la politique de cohésion 2021-2027. La priorité devrait maintenant être de mettre en œuvre rapidement ces projets conformément aux objectifs convenus.

La recherche et l'innovation restent essentielles pour libérer tout le potentiel du secteur. L'entreprise commune «Système ferroviaire européen» (EU-Rail) créée en 2021 s'appuiera sur les travaux fructueux de l'entreprise commune Shift2Rail. L'objectif est d'assurer une transition rapide vers un système ferroviaire européen plus attrayant, convivial, compétitif, abordable, facile à entretenir, efficace et durable, intégré dans le système de transport au sens large.

Au-delà de 2020, l'Année européenne du rail 2021 (AER) a remis les chemins de fer à l'honneur. L'AER a réuni les institutions de l'UE, les États membres et le secteur dans son ensemble pour mieux faire connaître les avantages du transport ferroviaire, tout en examinant la meilleure manière de s'attaquer aux principaux obstacles auxquels le secteur est confronté. L'année 2022 a marqué le début de la guerre d'agression menée par la Russie à l'encontre de l'Ukraine, se soldant par une année tragique pour l'Europe dans son ensemble. Le secteur ferroviaire a été au cœur de la réponse de solidarité de l'UE avec l'Ukraine. En effet, les entreprises ferroviaires ont massivement répondu à l'appel à l'aide, mettant ainsi de nombreux réfugiés ukrainiens en sécurité en Europe. Dans le même temps, le secteur ferroviaire a également contribué à la mise en place des corridors de solidarité UE-Ukraine, voies de commerce et de transport de substitution ouvertes afin d'aider l'Ukraine à exporter ses marchandises vers le reste du monde et à importer les marchandises dont elle a besoin. Dans le même temps, la guerre contre l'Ukraine a remis en lumière la nécessité d'améliorer l'espace ferroviaire unique européen, notamment en ce qui concerne la connectivité transfrontière et la disponibilité d'un gabarit européen unique, afin de parvenir à la résilience dont l'Europe a besoin.

Dans l'ensemble, les données du présent rapport montrent que, malgré la pandémie de COVID-19, le rail progresse à nouveau et génère plus de trafic. Cependant, le rythme de ces progrès n'est pas proportionnel à l'impératif du changement climatique et à la contribution attendue du rail à la décarbonation des transports. Le secteur dans son ensemble, avec le soutien des États membres et de l'UE, devrait s'appuyer sur l'élan créé par l'Année européenne du rail 2021 et faire pression pour que la transformation si nécessaire du rail devienne l'épine dorsale du système de mobilité durable, intelligent et résilient de l'UE.