COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 6.2.2019
COM(2019) 51 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

Sixième rapport sur le suivi de l'évolution du marché ferroviaire

{SWD(2019) 13 final}

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

Sixième rapport sur le suivi de 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. Introduction

Le secteur ferroviaire[1], qui représente plus d'un million d'emplois directs (entreprises ferroviaires, gestionnaires de l'infrastructure), contribue de manière substantielle à l'économie de l'Union. Quelque 1,6 milliard de tonnes de fret et 9 milliards de voyageurs sont transportés sur les chemins de fer européens chaque année. Le transport ferroviaire est un élément clé de la stratégie mise en place par l'Union pour améliorer la durabilité du secteur des transports, garantir la cohésion économique et sociale et assurer la connectivité entre les Européens, tant entre les États membres qu'au niveau national.

Le présent rapport est la sixième édition du rapport de surveillance du marché ferroviaire soumis par la Commission 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 des objectifs stratégiques du marché ferroviaire de l'Union européenne[3]. Il aborde un large éventail de sujets tels que l'évolution du marché intérieur des services ferroviaires, l'infrastructure et les services disponibles pour les entreprises ferroviaires, les conditions-cadres (y compris les redevances[4]), 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.

Il s'agit du premier rapport qui s'appuie sur le questionnaire d'information établi dans le règlement d'exécution (UE) 2015/1100 de la Commission aux fins de la surveillance du marché ferroviaire[5] (ci-après le «règlement RMMS»). En vigueur depuis le 1er janvier 2016, le règlement RMMS devrait progressivement permettre d'obtenir un ensemble de données plus uniforme et plus cohérent, avec une période transitoire se terminant lors de l'année de référence 2016.

Outre les données RMMS fournies par les États membres et la Norvège, le présent rapport se fonde également sur les contributions du «Statistical pocketbook - EU

---

1 Dans le présent rapport, «secteur ferroviaire» désigne les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l''infrastructure ferroviaire.

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 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. 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 des rapports semestriels sur les performances des chemins de fer en matière d'interopérabilité.

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

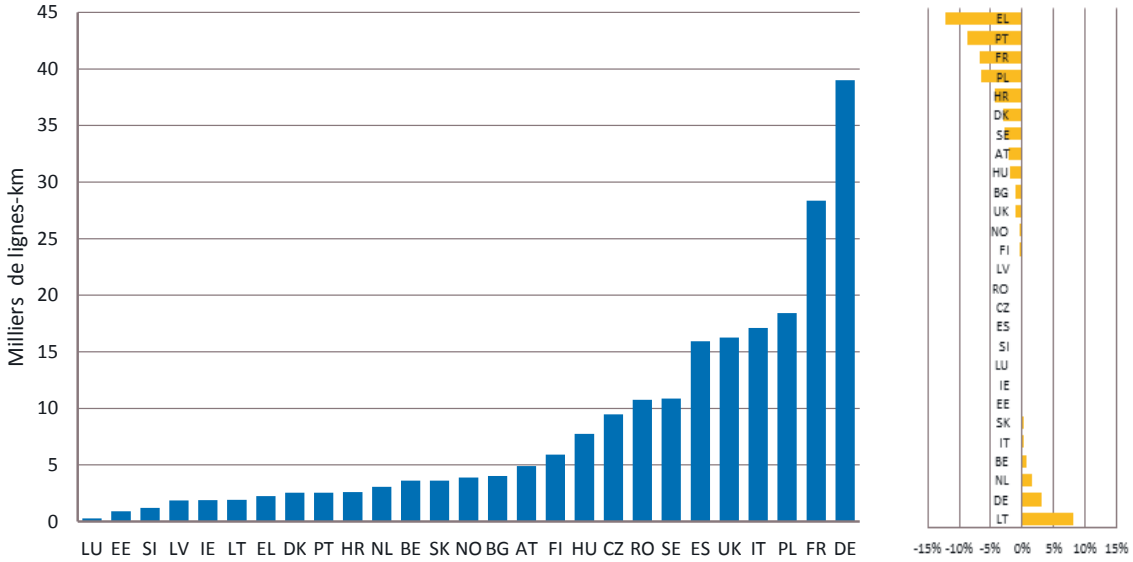
5 Règlement d'exécution (UE) 2015/1100 de la Commission du 7 juillet 2015 concernant les obligations d'information incombant aux États membres dans le cadre de la surveillance du marché ferroviaire, JO L 181 du 9.7.2015, p. 1.

transport in Figures»[6], sur les rapports de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer[7], sur les données d'Eurostat[8], sur des statistiques recueillies par différentes organisations du secteur ainsi que sur des présentations et des études.

2. Réseau ferroviaire de l'Union

En 2016, la longueur totale des lignes du **réseau ferroviaire de l'Union**[9] était d'environ 221 000 kilomètres (1,6 % de moins qu'en 2011). La **densité des réseaux ferroviaires nationaux** reflète les différentes caractéristiques géographiques des pays, les pays nordiques et baltes présentant les densités de réseau ferroviaire les plus faibles par rapport à leur superficie et les plus élevées par rapport à leur population. Environ 54 % du réseau de l'Union était électrifié en 2016, 2 097 kilomètres de lignes électrifiées ayant été ajoutées par rapport à 2011 (+ 1,7 %). Le **réseau à grande vitesse** de l'Union s'étendait sur plus de 8 400 kilomètres de ligne à la fin de l'année 2017, sa longueur ayant plus que doublé depuis 2003.

Graphique 1: longueur des réseaux nationaux en 2016 et évolution relative, 2011-2016



Source: Statistical pocketbook, 2018. Ajout de données tirées d'autres sources.

3. Services aux entreprises ferroviaires

La cartographie des installations de service représente un défi permanent compte tenu de la variabilité des services proposés et du nombre important d'opérateurs différents de taille variable.

Selon les données RMMS disponibles[10], il existait en 2016:

– 31 000 gares de voyageurs;

[6] https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2018_en
[7] https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications_en
[8] http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database
[9] Norvège incluse.
[10] Données incomplètes présentant des lacunes et reposant sur l'application de définitions différentes. Norvège incluse.

– 2 358 terminaux de fret;

– 452 gares de triage;

– 1 667 installations d'entretien;

– 702 installations maritimes et portuaires; et

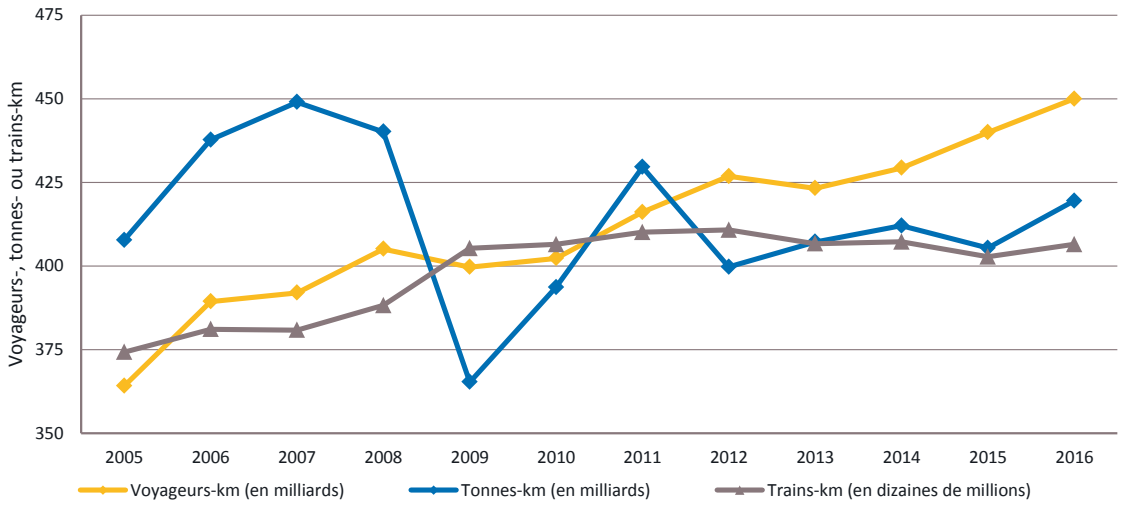
– 954 installations d'approvisionnement en combustible.

La Commission travaille à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) 2017/2177 concernant l'accès aux installations de service[11], à l'élaboration d'un portail des installations ferroviaires de l'Union qui permettra de les cartographier et à une meilleure application du règlement RMMS pour en assurer la surveillance.

4. Évolution des services ferroviaires

Le nombre total de trains-kilomètres (ou trains-km), qui inclut les mouvements de trains de voyageurs et de marchandises, est resté stable entre 2009 et 2016. Le trafic ferroviaire de voyageurs a continué de croître de 1,7 % par an. En revanche, le trafic ferroviaire de fret a peiné à se remettre de la chute significative des volumes subie en 2009, au plus fort de la crise économique. Le pic enregistré en 2011 a été suivi d'une lente reprise à compter de 2012[12].

Graphique 2: volumes de trafic de voyageurs et de fret, 2005-2016



Source: RMMS, 2018. Ajout de données tirées d'autres sources et d'estimations.

Le secteur ferroviaire peut jouer un rôle accélérateur majeur dans la réduction des émissions dues aux transports. Il est responsable de 2 % seulement de la consommation d'énergie totale de l'Union dans le secteur des transports, alors qu'il a permis de

[11] Règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire, JO L 307 du 23.11.2017, p. 1.

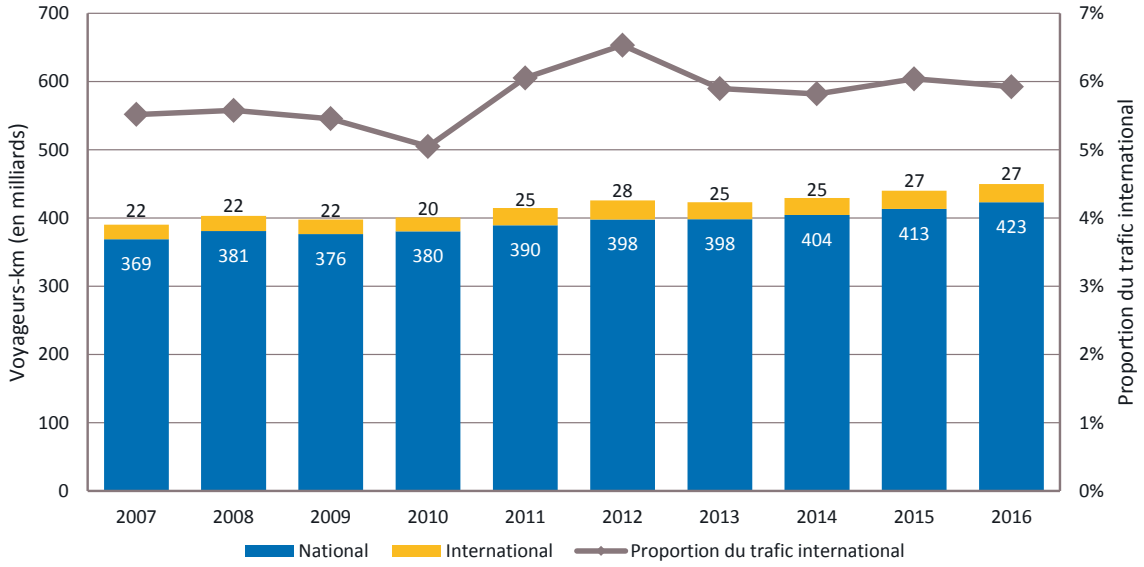
[12] Les données relatives aux volumes communiquées dans le questionnaire RMMS annuel peuvent diverger de celles transmises par Eurostat en raison de la portée différente, de l'éventuel double comptage des volumes de transit et des ajustements (estimations et intégration à partir d'autres sources).

transporter, en 2016, 11, 2 % du fret et 6,6 % des voyageurs, tous modes de transport confondus. Il est par ailleurs le seul mode de transport à être parvenu à réduire ses émissions de CO_2 de manière presque continue depuis 1990: en 2016, il était à l'origine de 0,5 % seulement des émissions de CO_2 de l'ensemble des modes de transport[13].

Trafic de voyageurs

En 2016, les volumes du trafic de voyageurs dans l'Union avaient atteint 450 milliards de voyageurs-km sur un total d'environ 6 000 milliards pour tous les modes de transport terrestre confondus. Le trafic ferroviaire de voyageurs est essentiellement national, 6 % seulement du trafic ayant été de nature transfrontière en 2016.

Graphique 3: évolution des volumes du trafic ferroviaire de voyageurs, 2007-2016

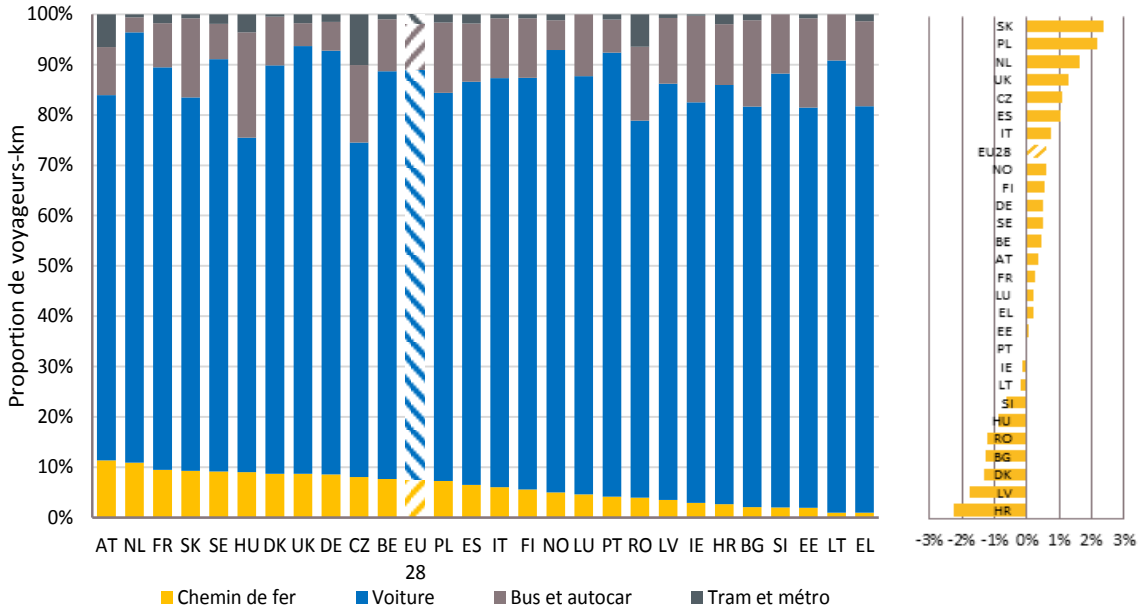


Source: RMMS, 2018. Ajout de données tirées d'autres sources et d'estimations.

La propension moyenne à voyager dans l'Union a grimpé de 830 à 882 voyageurs-km par habitant entre 2011 et 2016 (+ 1,2 % par an). Si la **part modale** des voitures particulières **dans le transport terrestre** est restée supérieure à 80 %, la part du transport ferroviaire de voyageurs est passée de 7,0 % à 7,6 % entre 2007 et 2016.

[13] À l'exclusion des émissions indirectes découlant de la consommation d'électricité.

Graphique 4: répartition modale du transport terrestre de voyageurs par pays en 2016 et évolution de la part du rail sur la période 2011-2016

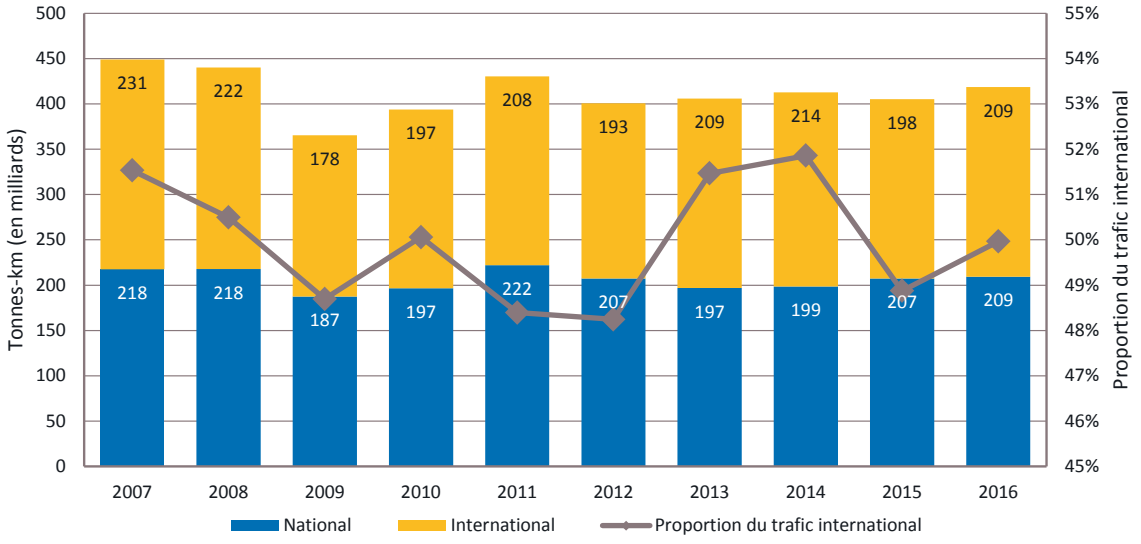


Source: Eurostat et statistical pocketbook, 2018. Données de 2011 pour l'UE-27.

Trafic de fret

En 2016, les volumes de trafic de fret dans l'Union ont atteint 419 milliards de tonnes-km sur un total de 2 500 milliards pour tous les modes de transport terrestre confondus. Environ la moitié du fret ferroviaire total est de nature transfrontière. Cette caractéristique confère au fret ferroviaire une forte dimension européenne et le rend d'autant plus vulnérable au manque d'interopérabilité et de coopération entre les réseaux ferroviaires nationaux, susceptible d'entraîner des répercussions sur sa compétitivité.

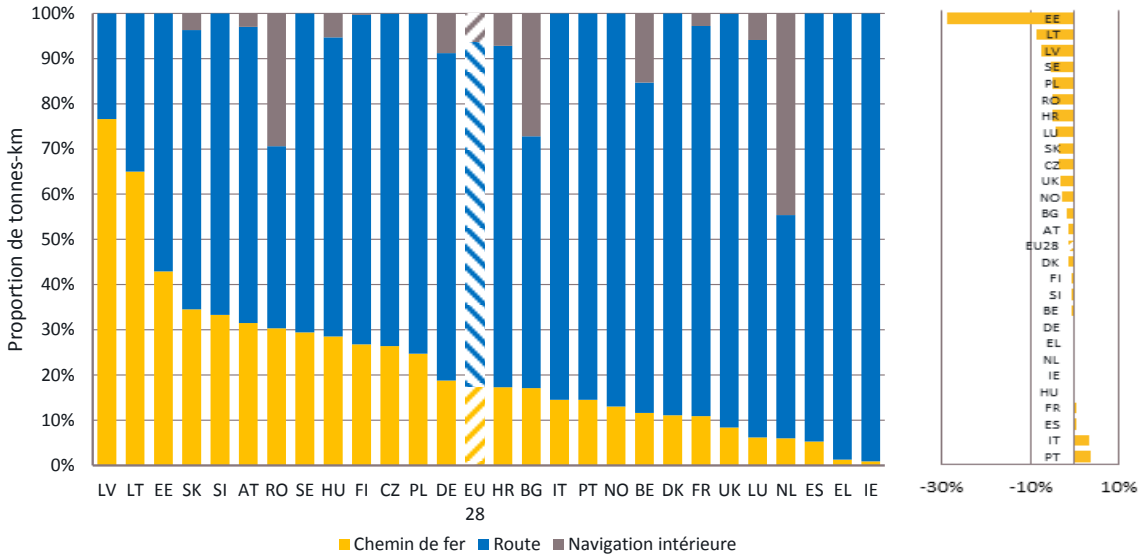
Graphique 5: évolution des volumes de trafic de fret ferroviaire, 2007-2016



Source: RMMS, 2018. Ajout de données tirées d'autres sources et d'estimations.

Pour ce qui est de la part modale, depuis le pic de 2011 (19 %), la part du rail dans le fret terrestre dans l'Union a diminué, bien qu'elle soit parvenue à rester aux alentours de 17 % en 2016, tandis que la part du transport routier a augmenté de 75 % à 76 %.

Graphique 6: répartition modale du transport terrestre de fret par pays en 2016 et évolution de la part du rail sur la période 2011-2016



Source: Eurostat.

5. Évolution des conditions-cadres dans le secteur ferroviaire

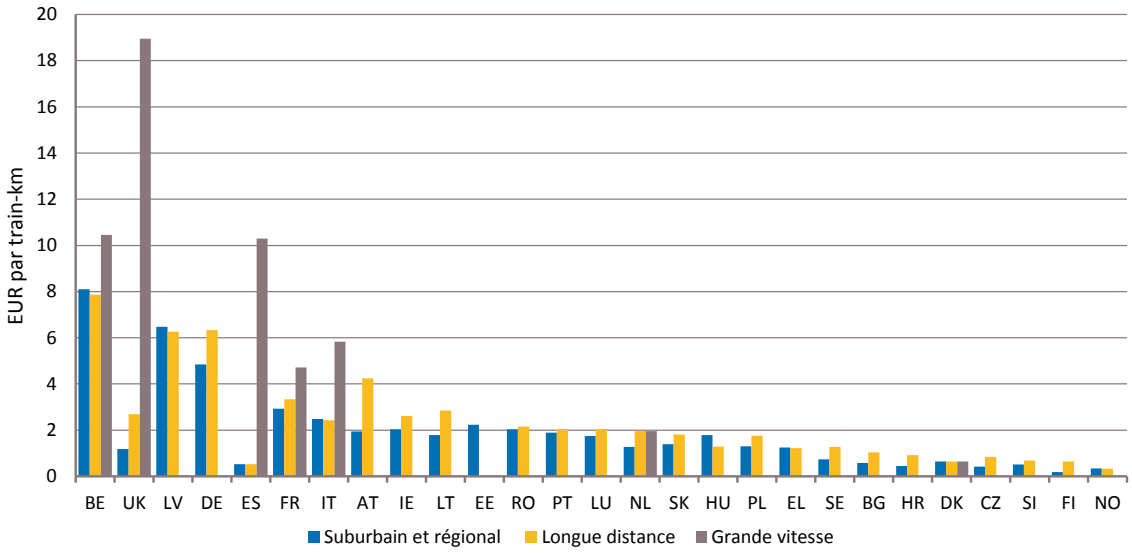
5.1. Tarification de l'infrastructure

Dans la majorité des pays, les redevances d'accès aux voies ont représenté plus de 80 % des recettes des gestionnaires de l'infrastructure générées par les redevances, tant pour les trains de voyageurs que pour les trains de marchandises.

Les redevances d'accès aux voies pour les lignes ferroviaires à grande vitesse (à l'exclusion des majorations) sont plus élevées que les autres redevances voyageurs et atteignent leur maximum au Royaume-Uni (19 EUR par train-km en 2016).

Les redevances d'accès aux voies pour les trains de voyageurs classiques à longue distance (à l'exclusion des majorations) ont été inférieures à 3 EUR par train-km dans la plupart des pays.

Graphique 7: redevances d'accès (à l'exclusion des majorations): trains de voyageurs par type et par pays, 2016

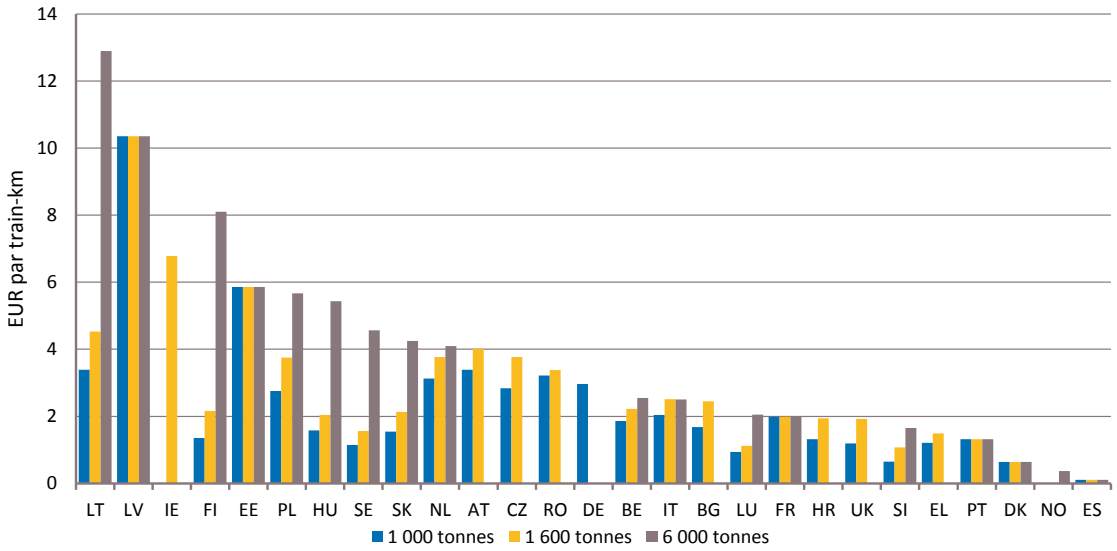


Source: RMMS, 2018. Pour l'Allemagne, les données incluent les majorations.

Les redevances de fret (à l'exclusion des majorations) sont contrôlées pour trois tonnages bruts maximaux différents (1 000, 1 600 et 6 000). Cinq États membres (Lettonie, Estonie, France, Portugal et Danemark) ont appliqué une redevance fixe par train-km. Dans la plupart des autres États membres, les redevances d'accès augmentent en fonction de la taille du train, mais pas nécessairement proportionnellement au tonnage.

En ce qui concerne les niveaux des redevances entre 2013 et 2016 (lorsqu'ils sont disponibles), il n'existe aucune tendance claire à la hausse ou à la baisse, ni pour les trains de voyageurs ni pour les trains de marchandises.

Graphique 8: redevances d'accès (à l'exclusion des majorations): trains de marchandises par type et par pays, 2016

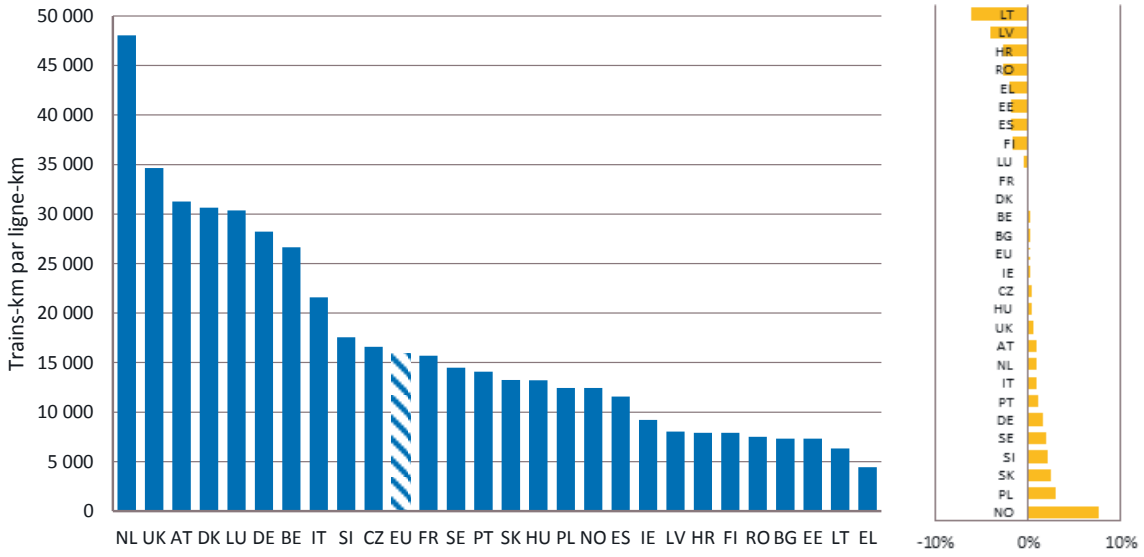


Source: RMMS, 2018. Pour l'Allemagne: la répartition par type de train n'est pas disponible, pour ce pays les chiffres incluent les majorations.

5.2. Répartition des capacités, insuffisances des infrastructures et obstacles à une plus grande efficacité des services ferroviaires

Les réseaux dont l'utilisation est la plus intensive sont ceux du nord-ouest de l'Europe, notamment les Pays-Bas (qui ont exploité près de 50 000 trains-km par ligne-km en 2016) et le Royaume-Uni, l'Autriche, le Danemark, le Luxembourg, l'Allemagne et la Belgique, où les taux d'utilisation du réseau étaient environ 70 % supérieurs à la moyenne de l'Union.

Graphique 9: utilisation du réseau en 2016 et taux de croissance moyen composé sur la période 2011-2016



Source: RMMS, 2018 et Statistical pocketbook, 2018

La saturation témoigne des insuffisances de ces infrastructures, qui empêchent le trafic potentiel de transiter sur le réseau. La longueur totale des voies déclarées comme étant saturées (y compris en Norvège) est en hausse et a atteint près de 3 000 km en 2016, dont 1 000 km de corridors de fret ferroviaire; 40 % de l'ensemble des voies saturées se trouvent au Royaume-Uni. Les réseaux allemand, italien et roumain sont aussi considérablement saturés, plus de 100 km de voies ayant été déclarés comme tels par ces trois pays.

Les services les plus couramment définis comme prioritaires par les États membres sont ceux fournis en vertu des obligations de service public (OSP), principale priorité dans 11 États membres, suivis par les services internationaux de transport de voyageurs et de fret.

Les insuffisances des infrastructures opérationnelles peuvent également freiner le transport ferroviaire et constituent un obstacle à une plus grande efficacité des services ferroviaires. En particulier, l'incompatibilité des systèmes nationaux de contrôle des trains existants constitue un obstacle majeur à l'interopérabilité. L'Union a donc mis en place un système européen commun de signalisation – le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS). Conformément au nouveau plan européen de déploiement de l'ERTMS[14], environ 30- 40 % des corridors du réseau central doivent être équipés de l'ERTMS avant 2023 (15 672 km): seul un tiers est actuellement en service, il reste donc beaucoup à faire dans les années qui viennent.

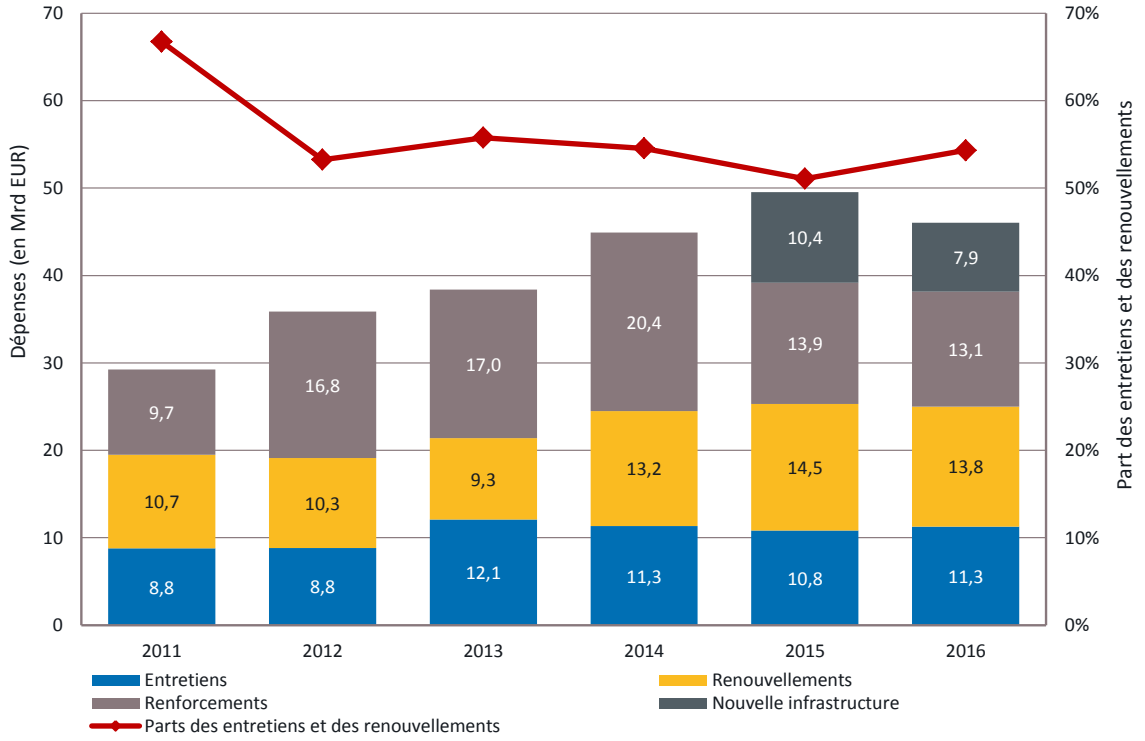
5.3. Dépenses d'infrastructure et financement

Les dépenses d'infrastructure totales dans l'Union ont augmenté de 29 milliards d'EUR en 2011 à 50 milliards d'EUR en 2015, puis une baisse de 3,5 milliards d'EUR en 2016[15].

[14] 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.

[15] Norvège non incluse.

Graphique 10: Évolution des dépenses d'infrastructure et proportion des dépenses d'entretien et de renouvellement sur la période 2011-2016



Source: RMMS, 2018.

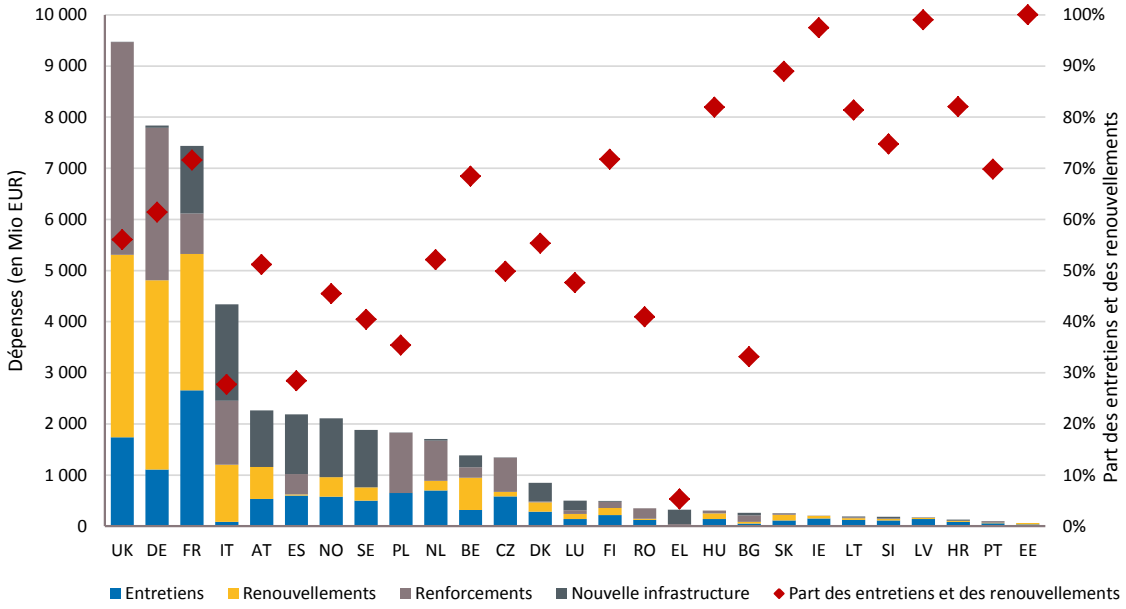
L'Union peut cofinancer ou soutenir des projets d'investissements ferroviaires par l'intermédiaire du Fonds de cohésion, du Fonds européen de développement régional, du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe, de la Banque européenne d'investissement et du Fonds européen pour les investissements stratégiques. Plus de 33 milliards d'EUR ont été alloués aux investissements dans les chemins de fer sous forme de subventions au titre de l'actuel cadre financier de l'Union (2014-2020).

L'entretien et le renouvellement du réseau existant en vue d'améliorer la sécurité et les performances opérationnelles et de garantir la fiabilité de service constituent un enjeu majeur pour les gestionnaires de l'infrastructure, compte tenu notamment du trafic croissant et des objectifs de performance exigeants convenus entre les autorités nationales et les opérateurs.

Les dépenses totales aux fins de l'entretien et du renouvellement communiquées en 2016 s'élevaient à 26 milliards d'EUR[16]. La part des dépenses relatives à l'entretien et au renouvellement a atteint 54 % du total, avec des différences selon les pays, les pays d'Europe centrale et orientale réservant une part importante à l'entretien et au renouvellement des lignes.

16 Norvège incluse.

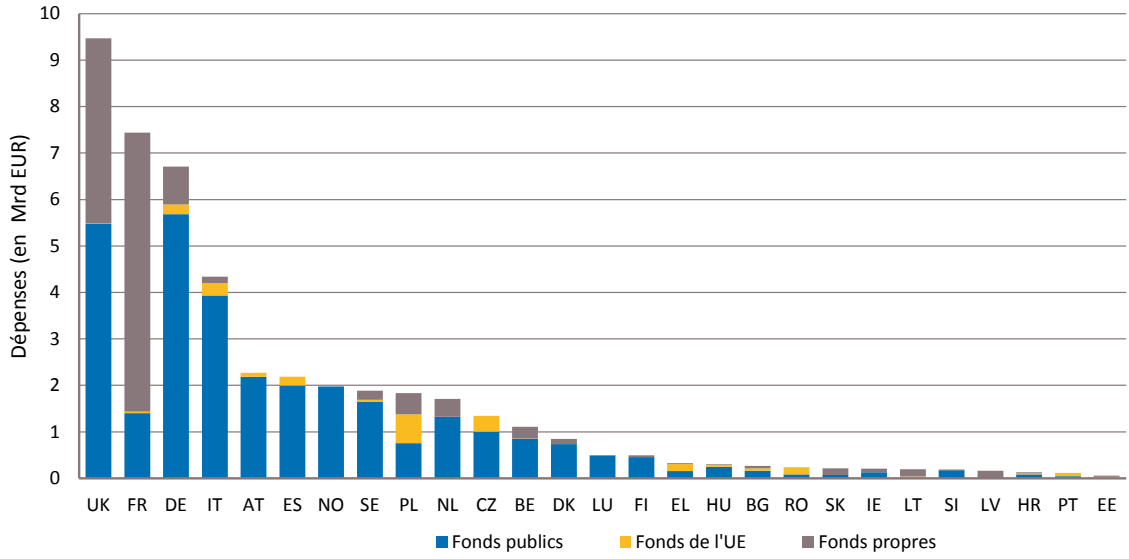
Graphique 11: dépenses d'infrastructure et part des dépenses d'entretien et de renouvellement par pays, 2016



Source: RMMS, 2018. Pour la Norvège et la Suède, les améliorations sont incluses dans les renouvellements.

Les gestionnaires de l'infrastructure obtiennent des ressources pour entretenir et améliorer leur infrastructure ferroviaire à partir de différentes sources, même si 70 % de ces ressources ont été tirées des budgets nationaux en 2016. Leurs ressources propres incluent les redevances d'accès à l'infrastructure. C'est en Lettonie (100 %), en Lituanie et en France (81 % dans ces deux pays), suivies par la Slovaquie (69 %) et le Royaume-Uni (42 %), que la part du financement total générée en interne a été la plus importante.

Graphique 12: financement par l'État de l'infrastructure ferroviaire par source et par pays, 2016



Source: RMMS, 2018.

5.4. Qualité des services de transport ferroviaire

Ponctualité et fiabilité des services de transport de voyageurs

Sur la base de la définition utilisée[17], la **ponctualité** des services locaux et régionaux de transport de voyageurs a été de 90 % en moyenne. La ponctualité des services à longue distance est généralement moins bonne car les longues distances signifient généralement l'utilisation de lignes plus fréquentées ainsi qu'un trafic mixte. La **fiabilité** des services, mesurée par les taux d'annulation, se situe généralement en deçà de 2 % tant pour les trains à longue distance que pour les trains locaux et régionaux.

Ponctualité et fiabilité des services de fret

Les données disponibles sur la **fiabilité** des services de fret sont limitées, étant donné que les États membres profitaient encore de la période transitoire pour s'adapter aux nouvelles obligations d'information prévues par le règlement RMMS. La plupart des États membres ont signalé que les services intérieurs de fret étaient plus **ponctuels**[18] que les services internationaux de fret. Il ressort du peu de données disponibles que la fiabilité des services de fret est nettement inférieure à celle des services de transport de voyageurs et que les services internationaux sont moins fiables que les services intérieurs, principalement en raison des plus longues distances qu'ils couvrent.

Sécurité

Le transport ferroviaire reste l'un des modes de transport les plus sûrs. Les accidents ferroviaires ont fait 964 victimes[19] en 2016 en Europe, la majorité dus au franchissement de passages à niveau par des personnes (255) et à l'accès par des personnes non autorisées (600). Parmi les victimes se trouvaient 32 employés et 44 voyageurs. Entre 2010 et 2015, la sécurité ferroviaire a continué de s'améliorer, même si les chiffres relatifs aux décès et aux blessures graves ont légèrement augmenté en 2016. Entre 2011 et 2015, la sécurité des voyages en train était plus de 25 fois supérieure de à celle des trajets en voiture.

Satisfaction des clients à l'égard des services de transport de voyageurs

Il ressort d'une enquête Eurobaromètre[20] publiée en septembre 2018 que 66 % des Européens sont satisfaits de la fréquence des trains de voyageurs, que 59 % d'entre eux sont satisfaits de leur ponctualité et fiabilité, et que 55 % des usagers sont satisfaits des informations sur les voyages communiquées lors des trajets, notamment en cas de retard. Ces chiffres sont nettement meilleurs que ceux d'une enquête similaire réalisée en 2013.

L'enquête donne également un aperçu des habitudes en matière de déplacement. Quatre Européens sur cinq (80 %) se déplacent en train et sont plus susceptibles d'utiliser

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

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

[19] À l'exclusion des suicides. Des informations complémentaires figurent dans le «Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2018» (Rapport sur la sécurité et l'interopérabilité ferroviaires dans l'Union, 2018) de l'Agence.

[20] http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/survey/getsurveydetail/general/doChangeLocale/locale/fr/curEvent/survey.getsurveydetail/instruments/flash/surveyky/2172/

le train pour leurs déplacements suburbains (67 %). Des améliorations significatives sont encore possibles: seuls 38 % des Européens se disent satisfaits de la façon dont les plaintes sont traitées, et l'accessibilité aux services ferroviaires pour les voyageurs à mobilité réduite doit être renforcée. Il ressort également de l'enquête que 75 % des Européens estiment qu'il est facile d'acheter des billets de train, et que 62 % d'entre eux sont satisfaits de pouvoir disposer de billets pour les trajets comprenant plusieurs trains ou modes de transport.

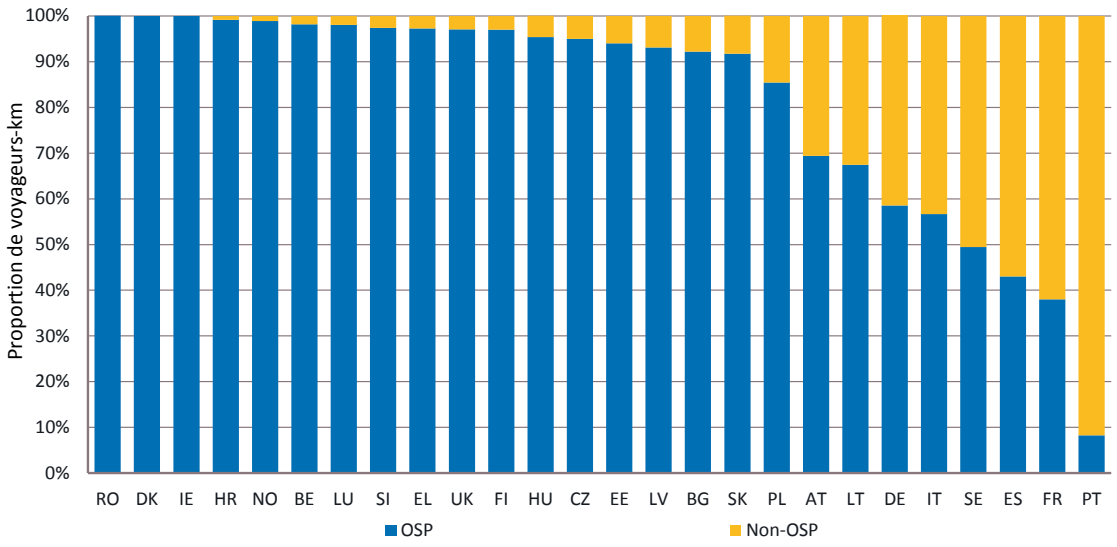
Satisfaction des parties prenantes à l'égard des services proposés sur les corridors de fret ferroviaire

Il n'existe pas d'enquête permettant de comparer à l'échelle de l'Union la satisfaction des utilisateurs à l'égard des services de fret ferroviaire[21]. Néanmoins, il semble exister un certain consensus au sein des parties prenantes concernant trois composantes clés pour garantir la satisfaction des utilisateurs des services de fret ferroviaire: la fiabilité, la flexibilité et la fourniture d'informations d'expédition fiables.

5.5. Marchés publics de services

En 2016, plus de 60 % du total des voyageurs-km par chemin de fer dans l'Union ont été effectués dans le cadre de services fournis au titre d'une OSP, et les compensations versées au titre des OSP demeurent une source de recettes importante pour les entreprises ferroviaires dans la majorité des États membres. Les OSP sont davantage utilisées pour les services ferroviaires intérieurs et régionaux que pour les services à longue distance; seuls quelques pays ont signalé avoir établi des OSP pour des services internationaux.

Graphique 13: voyageurs-km correspondant à des OSP et services ferroviaires commerciaux, 2016



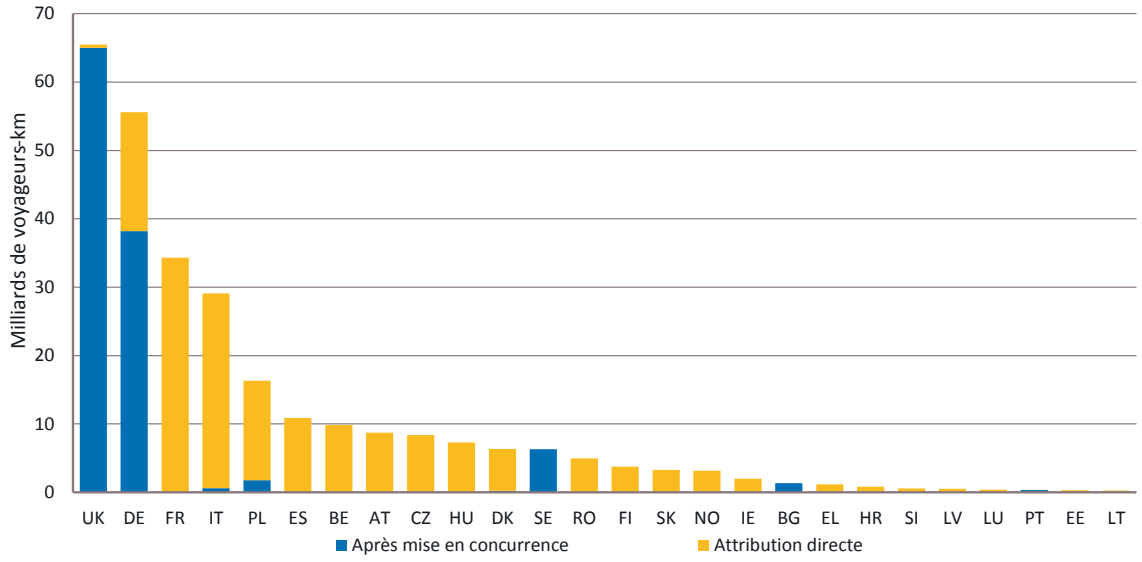
Source: RMMS, 2018. Aucune donnée récente pour les Pays-Bas.

Seuls 41 % des services soumis à des OSP opérationnels en 2016 ont fait l'objet d'une procédure de mise en concurrence, presque exclusivement dans trois États membres ayant ouvert rapidement leur marché (le Royaume-Uni, l'Allemagne et la Suède). Grâce

[21] Les exploitants des corridors de fret ferroviaire publient des enquêtes annuelles établies sur la base d'un questionnaire normalisé.

au quatrième paquet ferroviaire, la procédure de mise en concurrence va progressivement devenir la règle et les attributions directes seront autorisées uniquement dans des cas exceptionnels. De nouveaux appels d'offres concurrentiels, pour plus de 32 millions de trains-km par an, ont été octroyés en 2016.

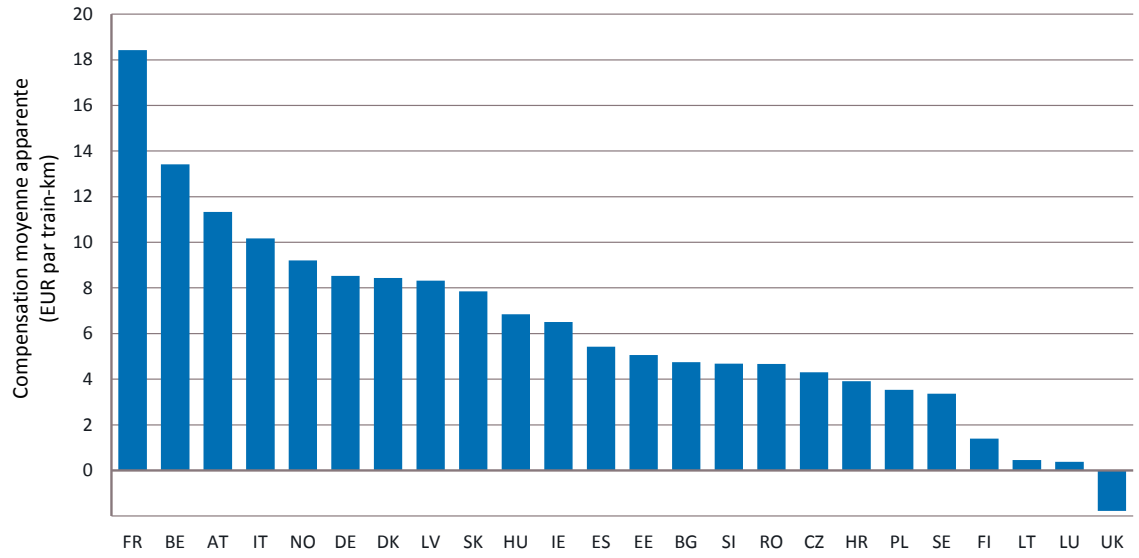
Graphique 14: OSP ayant fait l'objet d'une mise en concurrence et OSP directement attribuées, 2016



Source: RMMS, 2018. Aucune donnée pour les Pays-Bas.

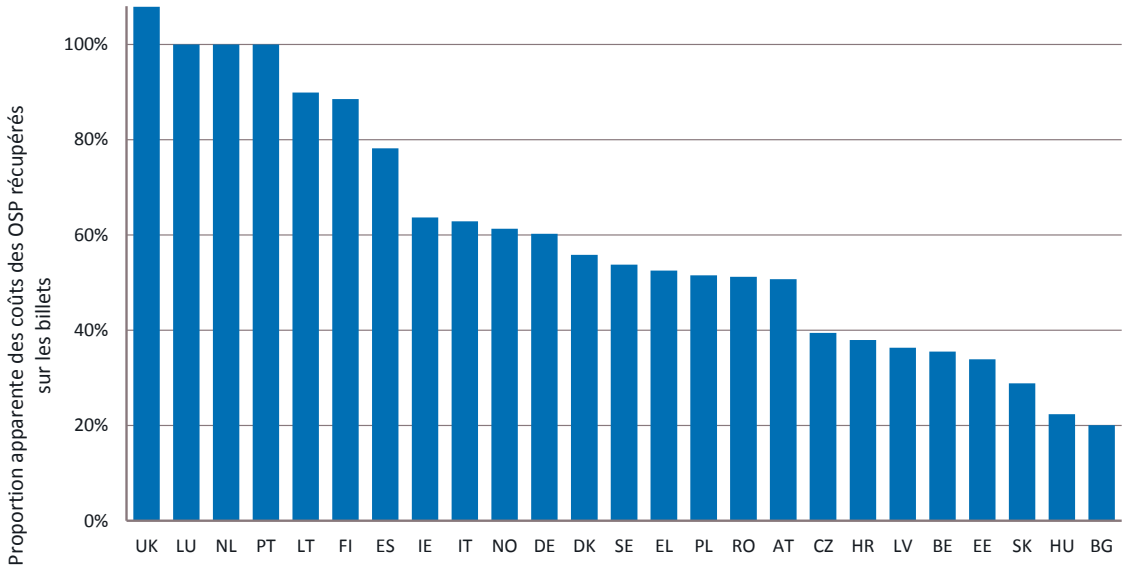
Les niveaux des compensations versées au titre des OSP par train-km et la proportion des coûts relatifs aux OSP récupérés sur le prix des billets diffèrent largement d'un pays à l'autre. La compensation moyenne versée au titre d'une OSP est négative au Royaume-Uni, où les soumissionnaires disposant de droits exclusifs en vertu de contrats relatifs à des OSP (les «concessions») peuvent devoir payer une «prime» s'ils estiment que les services peuvent être exploités de manière rentable en appliquant les niveaux en vigueur (régulés) des redevances d'accès et des prix des billets.

Graphique 15: compensation moyenne apparente versée au titre des OSP, 2016



Source: RMMS, 2018. Aucune donnée pour la Grèce, les Pays-Bas et le Portugal.

Graphique 16: part apparente des coûts relatifs aux OSP récupérés sur les billets des voyageurs, 2016



Source: RMMS, 2018. Aucune donnée pour la France et la Slovénie.

5.6. Octroi de licences

En 2016, le **nombre de licences actives** détenues par des entreprises ferroviaires oscillait entre 448 en Allemagne et 2 au Luxembourg et en Irlande. La Pologne et la Tchéquie ont également déclaré plus de 100 licences actives et le Royaume-Uni plus de 50.

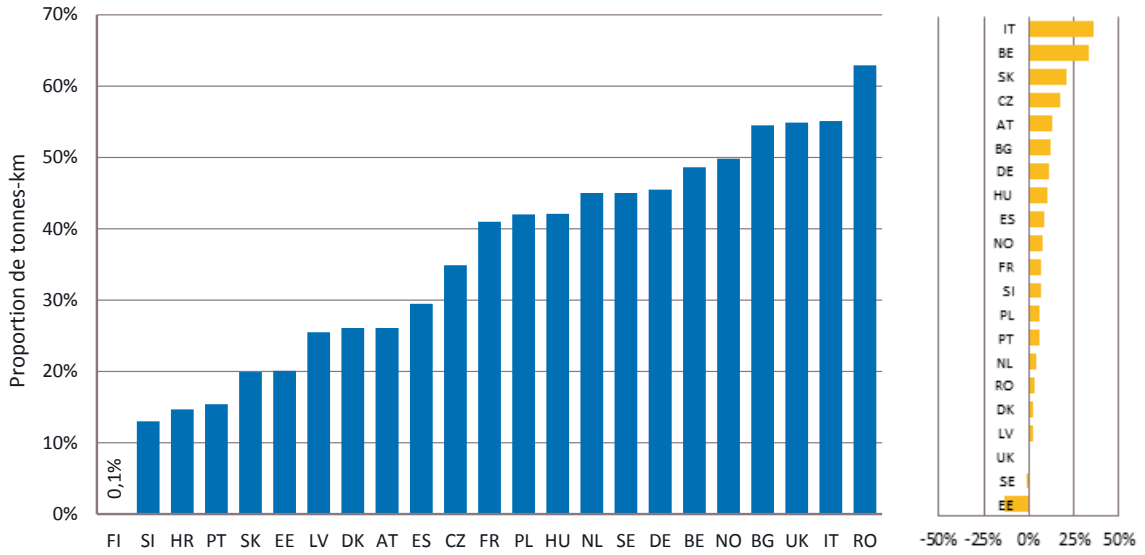
En 2016, les **droits de licence** ont varié de 37 500 EUR au Portugal à 10 EUR en Croatie.

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

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

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

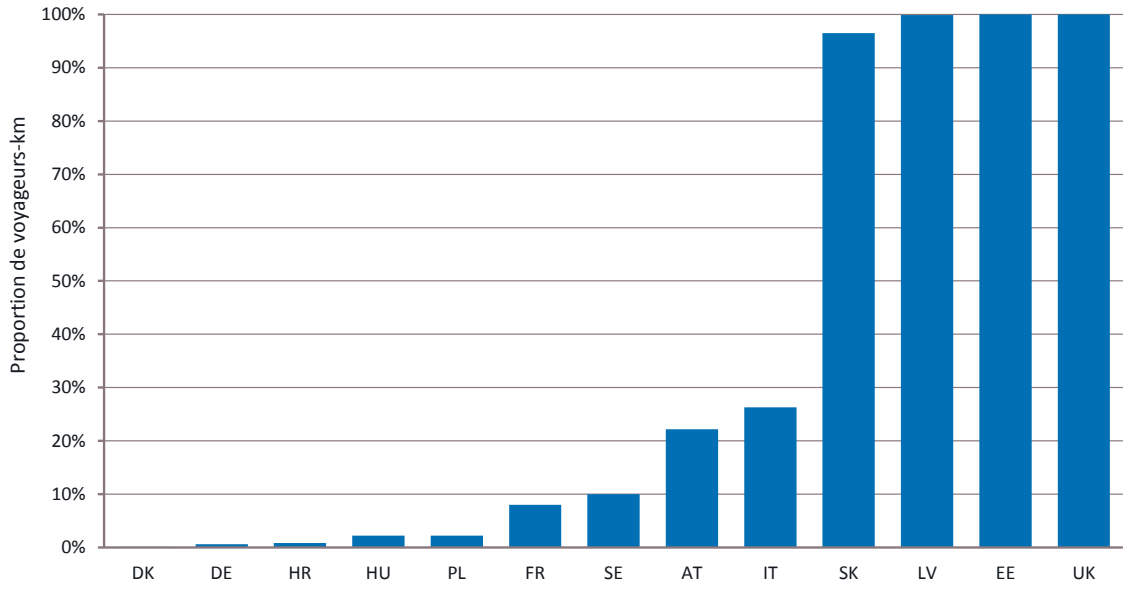
Graphique 17: opérateurs concurrents sur le marché du fret, part de marché et taux de croissance moyen composé, 2011-2016



Source: RMMS, 2018. Un seul opérateur détient 100 % des parts en Grèce, en Irlande, en Lituanie et au Luxembourg.

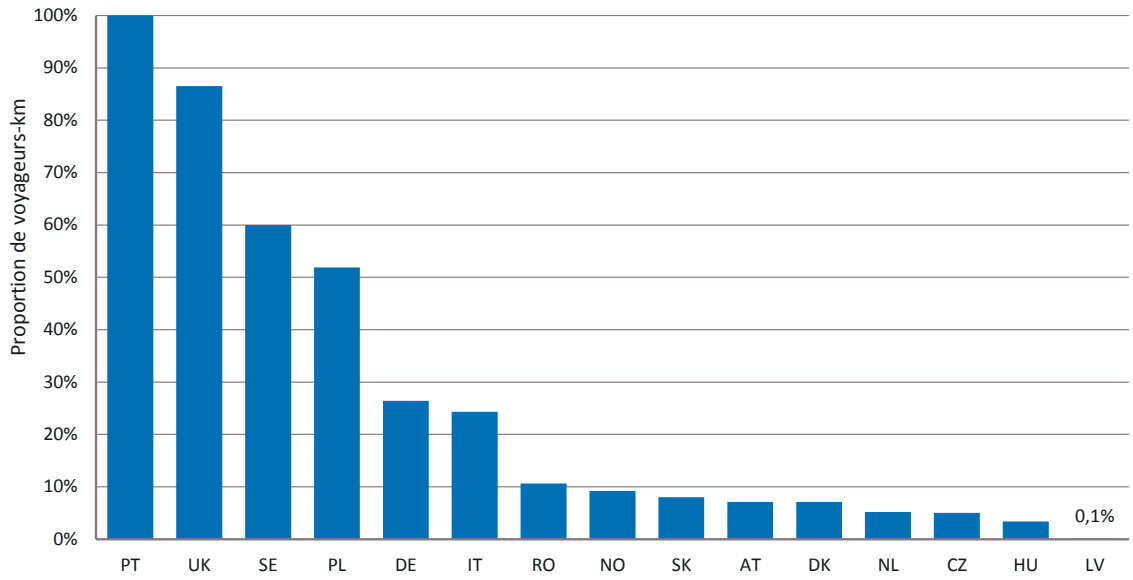
Si le marché du **transport international de voyageurs** est **ouvert à la compétition** depuis 2010, les États membres continueront de réguler l'accès à leur **marché du transport intérieur de voyageurs** jusqu'à la mise en œuvre du quatrième paquet ferroviaire. Les entreprises de transport ferroviaire de voyageurs peuvent offrir leurs services soit en vertu d'un système d'OSP, soit de conditions purement commerciales (c'est-à-dire sans compensation publique). Sur ces deux marchés, les services peuvent être fournis exclusivement par un opérateur historique en situation de monopole, ou être ouverts à d'autres entreprises ferroviaires concurrentes. Selon les chiffres communiqués, la moitié des États membres seulement comptent des opérateurs concurrents en activité sur le marché du transport commercial de voyageurs. Leur **part de marché** est généralement supérieure à 10 % et, dans quatre États membres, les nouveaux entrants proposent presque tous les services commerciaux. Des opérateurs non historiques sont également présents dans le segment des OSP; toutefois, leur part de marché n'est supérieure à 10 % que dans un nombre limité d'États membres.

Graphique 18: opérateurs concurrents sur le marché du transport commercial de voyageurs, part de marché, 2016



Source: RMMS, 2018. Données non disponibles pour la Belgique, la Tchéquie, l'Irlande, les Pays-Bas et la Roumanie.

Graphique 19: opérateurs concurrents sur le marché du transport de voyageurs soumis à des OSP, part de marché, 2016



Source: RMMS, 2018. Tous les autres États membres n'ont déclaré qu'un seul opérateur.

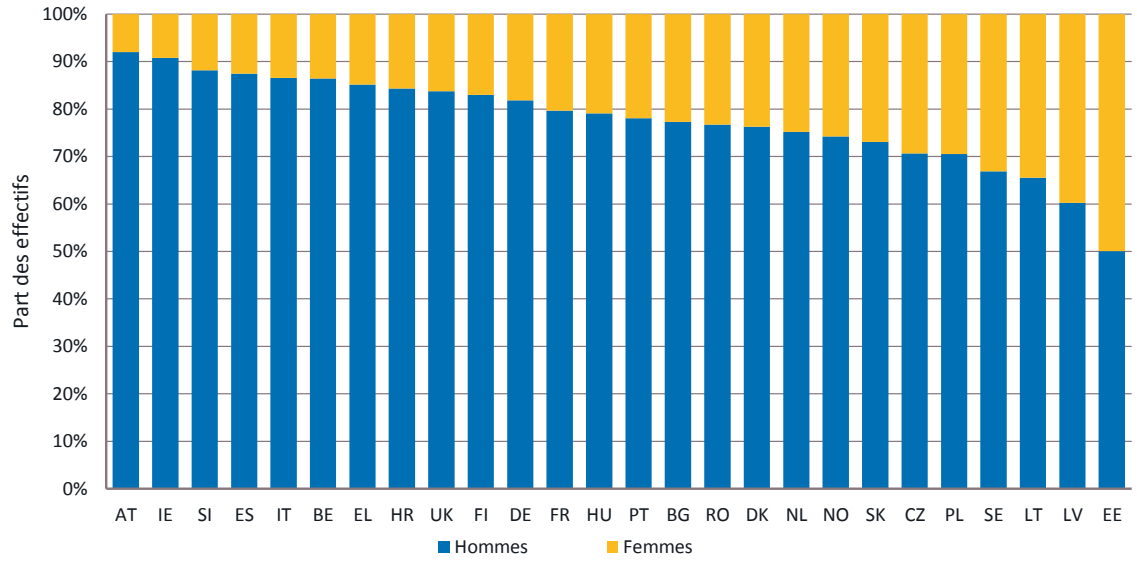
5.8. Emploi et conditions sociales

Conformément aux données RMMS transmises par les États membres et par la Norvège, fin 2016, un petit peu plus d'un million de personnes étaient employées dans le secteur

ferroviaire européen, dont environ 600 000 par des entreprises ferroviaires et 440 000 par des gestionnaires de l'infrastructure.

La main-d'œuvre est essentiellement masculine; en moyenne, on ne compte que 21 % de femmes. La proportion d'effectifs féminins varie de 50 % en Estonie à 8 % en Autriche.

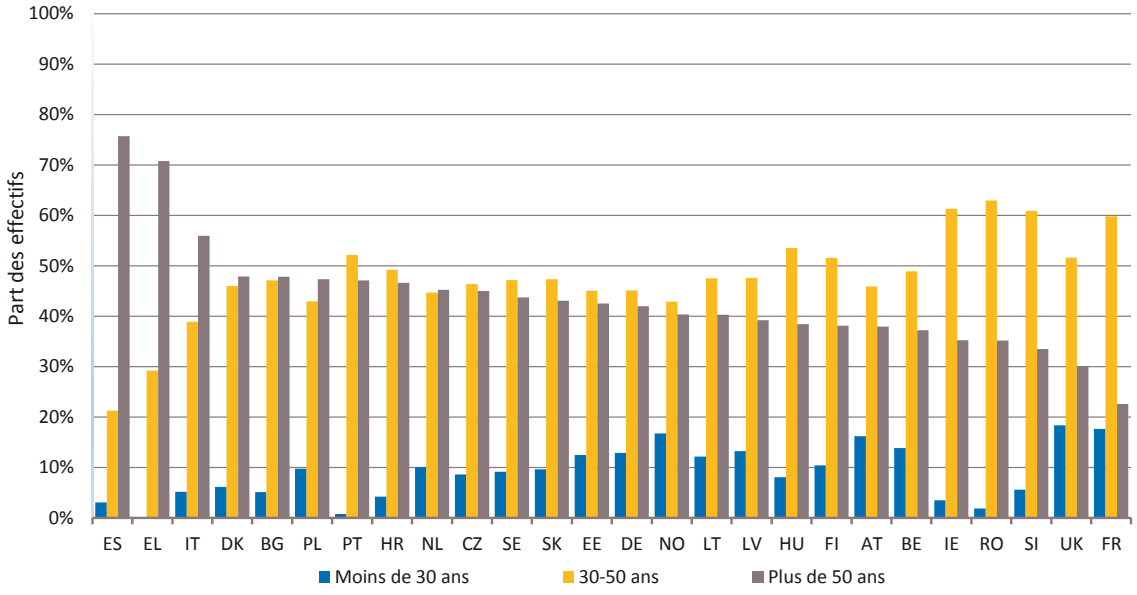
Graphique 20: nombre d'employés par genre et par pays, 2016



Source: RMMS, 2018. Données non disponibles pour le Luxembourg.

Le vieillissement de la main-d'œuvre reste préoccupant, surtout en Espagne, en Grèce et en Italie, où plus de 50 % de la main-d'œuvre était âgée de plus de 50 ans en 2016.

Graphique 21: nombre d'employés par tranche d'âge et par pays, 2016



Source: RMMS, 2018. Données non disponibles pour le Luxembourg.

Les données montrent qu'au moins 90 % du personnel travaille sous contrat à durée indéterminée, ce qui témoigne à la fois de la nécessité de conserver un personnel hautement qualifié, tels que les conducteurs de train et les opérateurs de la signalisation, et d'appliquer des politiques traditionnelles en matière d'emploi. Au moins 80 % du personnel est par ailleurs employé à temps plein.

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

6. Conclusions

Cette section présente les conclusions tirées de l'analyse réalisée dans le présent rapport et dans le document de travail des services de la Commission qui l'accompagne, et examine la pertinence des initiatives actuellement menées par la Commission ainsi que la nécessité d'adopter des actes législatifs dans le secteur ferroviaire.

Les chemins de fer de l'Union continuent de croître, comme en témoigne notamment la hausse significative des volumes de trafic de voyageurs enregistrée entre 2011 et 2016. Toutefois, les volumes de fret restent instables et ont entraîné une baisse de la part modale par rapport au transport routier en 2016. Dans le même temps, les marchés ferroviaires s'ouvrent progressivement et les niveaux de sécurité restent élevés. Le secteur est de plus en plus orienté vers les performances, innovant et réactif par rapport aux besoins des clients.

Le secteur ferroviaire, vecteur d'une mobilité propre et d'une efficacité élevée, contribue de manière importante au bouquet de transports de l'Union. Si la satisfaction des Européens à l'égard des services de transport ferroviaire de voyageurs s'est accrue par rapport à son niveau d'il y a cinq ans, les droits des voyageurs peuvent être encore renforcés. Les négociations avec les législateurs sur la proposition de la Commission de 2017 visant à réviser le règlement (CE) nº 1371/2007[22] sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires sont toujours en cours.

Ces développements ont lieu dans un contexte de changements de grande ampleur dans le secteur, qui découlent d'une évolution structurelle amorcée par la législation de l'Union il y a plus de 20 ans et finalisée par l'adoption du quatrième paquet ferroviaire en 2016. La mise en œuvre du pilier technique du paquet à compter de juin 2019 améliorera encore l'interopérabilité entre les réseaux ferroviaires nationaux. Elle allégera également les formalités administratives liées aux opérations transfrontières et renforcera le rôle de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. Le pilier relatif au marché complétera l'ouverture des marchés nationaux à compter de décembre 2019 et fera du principe de mise en concurrence la règle en matière de marchés publics de services dans l'Union pour décembre 2023 au plus tard, les attributions directes étant autorisées uniquement dans des cas exceptionnels.

La Commission continue de travailler sur les mesures d'exécution nécessaires au fonctionnement efficace du marché. Elle axe désormais ses efforts sur le contrôle de l'application des règles, en veillant à ce que les deux piliers du paquet soient

[22] 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.

correctement transposés et mis en œuvre et à ce que les actes d'exécution soient adoptés et respectés.

Au sujet des difficultés rencontrées par le secteur du fret ferroviaire pour augmenter sa part modale, la nature internationale de ces services les rend sensibles aux obstacles à l'interopérabilité et aux problèmes de coordination transfrontière. Pour y remédier, la Commission met en place un programme de mesures et d'initiatives complémentaires. La politique menée de longue date par la Commission en vue d'assurer l'interopérabilité (notamment le déploiement efficace et coordonné de l'ERTMS) a été récemment renforcée et met l'accent sur la résolution des questions opérationnelles transfrontières d'ordre pratique.

La politique de la Commission en matière de développement de l'infrastructure, qui se décline sous la forme de la politique relative au réseau transeuropéen de transport (TEN-T), vise à améliorer l'infrastructure en éliminant les goulets d'étranglement et en construisant les chaînons manquants. Pour la prochaine période de programmation financière, la Commission propose de recourir au soutien financier du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe 2, du Fonds de cohésion, du Fonds européen de développement régional et du programme InvestEU afin d'accélérer également la transformation numérique dans le transport ferroviaire. Afin d'aider l'industrie ferroviaire à accéder au financement, la Commission met au point une méthodologie visant à évaluer les caractéristiques environnementales des projets ferroviaires dans le cadre de son plan d'action sur la finance durable[23].

Les corridors de fret ferroviaire demeurent un aspect clé de la politique de la Commission visant à stimuler le fret ferroviaire. Le règlement sur le fret ferroviaire[24] et la directive relative aux conducteurs de train[25] sont toujours en cours d'évaluation. Pour encourager le fret ferroviaire, la Commission a proposé en novembre 2017 de modifier la directive 92/106/CEE relative aux transports combinés[26] dans le cadre de son deuxième train de mesures en matière de mobilité afin d'apporter de nouvelles mesures de soutien plus efficaces permettant de transférer du fret de la route vers le chemin de fer.

Ces politiques clés sont assorties d'efforts visant à résoudre la question des nuisances sonores dues au transport ferroviaire, à mieux intégrer le chemin de fer dans le système de transport multimodal en déployant des technologies numériques et à encourager l'innovation, notamment au moyen des activités menées par l'entreprise commune Shift2Rail[27].

Par ailleurs, le transport ferroviaire ne peut être considéré indépendamment des autres modes de transport: sa compétitivité dépend également du cadre de concurrence intermodale. C'est la raison pour laquelle la Commission s'efforce d'obtenir des conditions équitables pour la concurrence intermodale, notamment par l'intermédiaire du

---

[23] https://ec.europa.eu/info/publications/180308-action-plan-sustainable-growth_fr

[24] 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.

[25] Directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté, JO L 315 du 3.12.2007, p. 51.

[26] Directive 92/106/CEE du Conseil, du 7 décembre 1992, relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres, JO L 368 du 17.12.1992, p. 38.

[27] https://shift2rail.org/

train de mesures en matière de mobilité, qui inclut la modification de la directive Eurovignette[28]. La Commission a également commandé une étude globale sur l'internalisation des coûts externes des transports. Celle-ci permettra d'évaluer la mesure dans laquelle les principes de l'utilisateur-payeur et du pollueur-payeur sont mis en œuvre dans les États membres pour l'ensemble des modes de transport.

Assurer une surveillance fiable du marché ferroviaire demeure une priorité afin de pouvoir suivre les développements du marché et comparer les performances.

[28] https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move_fr