

Développement de chemins de fer communautaires (modif. directive 91/440/CEE). Paquet ferroviaire

1998/0265(COD) - 19/12/2009 - Document de suivi

La Commission a présenté son deuxième rapport sur le suivi de l'évolution du marché ferroviaire. L'analyse se fonde sur les travaux du RMMS (Rail Market Monitoring Scheme), le système de suivi du marché ferroviaire mis en place par la Commission afin de satisfaire aux exigences en matière d'observation du marché.

Le rapport présente les principales tendances observées au cours des dernières années sur le marché ferroviaire de l'UE, et en particulier en 2008. Au-delà des effets encore incertains de la crise économique actuelle, il est confirmé que **le développement d'un espace ferroviaire européen et l'ouverture progressive du marché à la concurrence ont permis une stabilisation de la part du rail dans les transports**. De plus, le document permet de faire un point sur les premiers effets tangibles de la crise qui affecte le secteur depuis la mi-2008. Les effets sont plus marqués dans le domaine du fret ferroviaire que dans le secteur du transport de passagers. Par ailleurs, la crise affecte davantage le segment du matériel roulant que l'infrastructure, qui devrait bénéficier davantage des mesures de relance économiques prévues par les États membres.

Les plans de relance annoncés devraient bénéficier au réseau ferroviaire à concurrence d'une vingtaine de milliards d'euros, concentrés principalement dans les États de l'UE-15. Toutefois, certains doutes ont pu être émis sur la capacité financière des États à réaliser la totalité des investissements prévus malgré les difficultés budgétaires et la hausse de l'endettement attendus. L'Union a, pour sa part, mobilisé les fonds disponibles pour participer à cet effort de relance et pour accélérer le développement des réseaux trans-européens, en anticipant notamment l'allocation de 500 millions EUR dans le cadre du budget RTE-T. D'autre part, on observe à l'occasion de la crise actuelle une accélération du mouvement de consolidation du secteur du fret ferroviaire, marquée par l'expansion à l'étranger de certains groupes tels que DB Schenker.

Les principales constatations du rapport sont les suivantes :

Tendances du transport ferroviaire : après des années d'un déclin continu et particulièrement marqué dans les nouveaux États membres, **le trafic de fret ferroviaire** a connu une croissance non négligeable entre 2000 et 2007. C'est notamment le cas dans certains États où des entreprises ferroviaires non historiques ont conquis des parts de marché significatives. En 2007, l'UE-27 a connu une hausse de 2,8% du trafic de fret ferroviaire, contre 1,1% pour l'UE-12 et 3,7% pour l'UE-15. En 2008, l'évolution du trafic de fret ferroviaire dans l'UE-27 exprimé en tonnes-kilomètres a été très contrastée : il a chuté de 29,2% en Estonie et de 21,5% en Irlande, tandis qu'il augmentait de 9,7% au Danemark et de 6,9% en Lettonie. Depuis la mi-2008, le trafic ferroviaire de marchandises a été affecté de manière significative par la crise économique. En effet, celle-ci a frappé entre autres des secteurs qui font traditionnellement appel aux services de fret ferroviaire, tels que la sidérurgie, la chimie et l'industrie automobile. Selon des données provisoires, cette baisse serait d'environ 28% dans l'ensemble de l'UE entre le deuxième trimestre 2008 et le deuxième trimestre 2009.

Le trafic de voyageurs a continué à croître, notamment en Espagne (+16,7%), en Autriche (+13,8%) et au Luxembourg (+8,8%). Les plus fortes baisses du trafic sont intervenues en Roumanie (-7,3%), en Hongrie (-5,2%) et en Lettonie (-4,2%). Entre le deuxième trimestre 2008 et le deuxième trimestre 2009,

selon des données provisoires de la CER, le trafic voyageurs aurait baissé de 5% environ dans l'UE-15, et de 0,7% dans l'UE-12. Il semble que cette chute soit plus prononcée pour la clientèle d'affaires, où elle pourrait atteindre plus de 10%.

Ouverture du marché ferroviaire : on dénombre plus de 600 licences d'exploitation ferroviaires dans le fret, dont 315 en Allemagne et 67 en Pologne. Le nombre de licences dans le secteur des voyageurs est désormais de plus de 450, dont 302 en Allemagne et 45 au Royaume-Uni. En termes de tonnes-kilomètres, les entreprises non historiques détiennent les plus grosses parts du marché en Estonie (49%), au Royaume-Uni (44%), en Roumanie (41%), aux Pays-Bas (25%) et en Pologne (24%).

Dans le cas du transport de voyageurs, les entreprises non historiques ont des parts de marché particulièrement importantes en Estonie (58%), en Suède, ainsi qu'au Royaume-Uni, où plusieurs sociétés issues de l'ancien monopole sont intégrées dans différents holding. En ce qui concerne le fret, les marchés les plus ouverts sont l'Estonie, le Royaume-Uni et la Roumanie. Des situations de monopole de fait se maintiennent dans plusieurs États membres.

Performances des entreprises ferroviaires : le nombre de **salariés** fin 2008 dans les entreprises chargées de l'exploitation commerciale de services de transport ferroviaire s'élevait à 118.000 en Pologne, 112.000 en France et 86.000 en Allemagne. Toutefois, les compétences respectives des gestionnaires d'infrastructures et des entreprises ferroviaires varient d'un État à l'autre, rendant ainsi les comparaisons difficiles. Par ailleurs, en termes de **santé financière**, il existe encore un écart important entre les performances des entreprises ferroviaires de l'UE-15 et celles de l'UE. D'ici 2013, **le segment des trains à très grande vitesse** devrait être le plus dynamique dans la partie occidentale de l'Europe, tandis que celui des trains conventionnels passagers et fret restera dominant dans la partie orientale du continent.

La **qualité des services** ferroviaires de fret dans l'Union Européenne reste difficile à mesurer dans la mesure où des indicateurs de qualité font généralement défaut. Enfin, selon le rapport de l'Agence ferroviaire européenne, on déplore au total 1517 **victimes d'accidents** liés au transport ferroviaire en 2007, contre 1319 l'année précédente, en raison notamment d'une augmentation significative du nombre de victimes sur les passages à niveau.

Évolution des investissements dans les infrastructures : les pays de l'UE-12 se distinguent par la faiblesse de l'investissement consacré au transport ferroviaire. Selon des chiffres de 2006, l'investissement moyen par kilomètre dans la maintenance des lignes ferroviaires était **5 fois plus élevé dans l'UE-15 que dans l'UE-12**.

Par ailleurs, on note une stagnation des investissements ferroviaires cofinancés au titre de la politique de cohésion en comparaison avec les chiffres pour la période 2000-2006 et ce, malgré un contexte très favorable marqué par une augmentation de 69% du budget alloué au transport par la politique régionale. Au sein de l'UE-12, la part du rail dans le total des investissements nationaux dans le secteur du transport est la plus élevée en Slovaquie (45,6%), Lituanie (36,5%), République tchèque et Slovaquie (34%), tandis qu'elle est la plus faible en Pologne (20,8%). Les investissements dans les infrastructures routières restent donc largement supérieurs aux investissements dans le rail, en Europe de l'Ouest et a fortiori dans l'UE.

Le rapport souligne que surtout à partir de 2008, la Commission a reçu plusieurs **plaintes sur le fonctionnement du marché**, liées notamment au comportement des acteurs, par exemple en ce qui concerne la gestion des terminaux et l'accès aux services. C'est dans ce cadre que la Commission envisage de préciser ou de modifier certaines dispositions du premier paquet ferroviaire par le biais d'une refonte de ce dernier.