

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

1998/0265(COD) - 21/08/2012 - Document de suivi

Comme requis par la directive 2001/12/CE, la Commission présente son **troisième rapport sur le suivi de l'évolution du marché ferroviaire**. Les principaux constats sont les suivants :

Trafic de fret ferroviaire : le rapport note que la crise avait eu pour conséquence une chute de 18,3% du trafic de fret exprimé en tonnes-kilomètres en 2009 dans l'UE-27.

- Grâce au rebond observé dans les secteurs qui avaient été les plus touchés, et notamment la sidérurgie, la chimie et l'industrie automobile, l'année 2010 a été marquée par un net retournement de tendance, dans la mesure où pas moins de 15 Etats membres ont enregistré des hausses de plus de 10%, sans toutefois retrouver à ce stade les niveaux observés en 2008.
- D'après des chiffres fournis par la CER (*Community of European Railways*), la performance du fret ferroviaire au 3e trimestre 2011 restait inférieure de 9,2% à celle du 3e trimestre 2008 sur l'ensemble du continent européen.
- Alors que la part du rail dans le transport global de fret avait connu au cours des décennies précédentes un déclin important, sa part de marché se maintient depuis une décennie légèrement au-dessous de 11%, avec cependant 10,2% seulement en 2010 dans un contexte de crise. La part du rail dans le transport du seul fret terrestre, qui s'était stabilisée depuis 2002 à 17,1%, alors qu'elle atteignait encore 20,2% en 1995, a chuté en 2010 à 16,2%.

Transport de voyageurs : le transport de voyageurs avait été relativement épargné par la crise.

- La baisse de trafic exprimée en passagers-kilomètres était de 1,4% en 2009 dans l'UE-27, la hausse de 3,6% dans l'UE-15 n'ayant pas permis de compenser la chute de 8,3% observée dans les pays de l'UE-12.
- En 2010 l'évolution fut contrastée, avec une situation une fois de plus moins favorable dans l'UE-12 (-11,3% en Roumanie) que dans l'UE-15, la plus forte hausse étant à noter au Royaume-Uni (+5,8%).
- Dans le cas du transport de voyageurs, la part du rail sur le marché du transport de voyageurs dans l'UE-27 a légèrement augmenté au cours des dernières années, passant de 5,9% en 2004 à 6,3% en 2010. Toutefois, des différences importantes subsistent entre les Etats membres qui disposent d'un réseau ferroviaire, puisque cette part atteignait près de 10% ou plus en Hongrie et en Autriche, mais à peine 2% en Estonie et un peu plus d'1% en Grèce.
- Dans ce contexte, la Commission note une corrélation frappante entre l'évolution récente du trafic observée dans chacun des Etats membres et le degré de satisfaction des passagers tel qu'exprimé dans l'enquête d'opinion réalisée pour la Commission, comme le soulignent par exemple les bons résultats obtenus par le Royaume-Uni et la Lituanie.

Ouverture du marché dans le fret ferroviaire : le processus d'ouverture du marché s'est accéléré à l'occasion de la crise, bien qu'à un rythme inégal selon les Etats membres.

- Au niveau de l'UE, le nombre de licences a ainsi augmenté de près de 16% pour le fret et de 11% pour le trafic passagers en deux ans.

- Dans les services de fret, en termes de tonnes-kilomètres, les entreprises autres que l'opérateur le plus important détiennent les plus grosses parts du marché en Roumanie (55%), au Royaume-Uni (51%) et en Estonie (43%).
- En deux ans à l'occasion de la crise, la part de marché des opérateurs non historiques a augmenté de manière significative dans plusieurs Etats membres (de 10 à 23% en Lettonie, de 14 à 27% en Belgique et de 10 à 20% en France), tandis qu'elle restait nulle ou proche de zéro en Finlande, en Irlande, en Lituanie et au Luxembourg.
- D'autre part, certains opérateurs historiques ont désormais des parts de marché significatives dans d'autres pays européens grâce à des filiales qui opèrent sur place.

De manière générale, la crise n'a pas freiné la progression des nouveaux entrants sur les différents marchés nationaux. Dans ce contexte, il est important de noter que le renforcement de la présence d'opérateurs concurrentiels n'a pas eu d'impact négatif sur le niveau élevé de sécurité de ce mode de transport.

Ouverture du marché des passagers : l'ouverture effective du marché des passagers se fait de manière progressive mais concerne désormais une majorité d'Etats membres.

Les nouveaux entrants ont des parts de marché particulièrement importantes au Royaume-Uni (90%), en Estonie (50%) et en Pologne (48%), tandis que les pays où l'opérateur historique contrôle encore la totalité du marché sont désormais minoritaires (Belgique, Grèce, Espagne, Finlande, Irlande, Lituanie, Slovénie et Slovaquie). Cette situation est largement due au fait que l'ouverture du marché domestique du transport ferroviaire de passagers est intervenue de manière plus ou moins précoce selon les Etats membres: en Suède dès 1992, en Allemagne en 1994, au Royaume-Uni en 1995, puis au Danemark et en Italie, et ultérieurement dans une dizaine d'autres pays de l'Union.

Dans le transport international de voyageurs, qui a été ouvert à la concurrence par la législation européenne le 1er janvier 2010, les alliances entre opérateurs historiques restent le mode opératoire le plus fréquent. On observe toutefois l'apparition progressive de services qui s'inscrivent en concurrence avec ceux de l'opérateur historique de l'un des pays desservis sur plusieurs liaisons. Enfin en ce qui concerne les transports transfrontaliers régionaux, on observe une multiplication des nouveaux services, dont certains sont proposés par des opérateurs historiques et d'autres par de nouveaux entrants, comme le souligne une étude de la Commission.

Conclusion : la Commission indique que le processus de suivi du marché ferroviaire sera enrichi à court terme par la publication d'une étude Eurobaromètre relative à l'ouverture du marché domestique du transport ferroviaire de passagers qui est en cours de réalisation pour la Commission. Les résultats de cette dernière seront pris en compte dans l'élaboration de la proposition législative à venir sur l'ouverture du marché ferroviaire domestique des passagers, telle qu'annoncée par la Commission dans son [Livre Blanc](#) de mars 2011.

Enfin, [la refonte des directives du 1^{er} paquet ferroviaire](#) a permis des développements en matière de surveillance réglementaire, financement et tarification de l'infrastructure et les conditions d'accès au marché. Un réseau formel des organismes de régulation sera créé pour assurer la coordination et l'échange des meilleures pratiques, de même qu'une clause de rendez-vous pour examiner cet aménagement en 2014.