

Espace ferroviaire unique européen. Refonte

2010/0253(COD) - 08/12/2016 - Document de suivi

Conformément à la directive de refonte 2012/34/UE, la Commission a présenté son **cinquième rapport** de surveillance du marché ferroviaire. Les principaux sujets abordés sont les suivants :

L'état du réseau ferroviaire de l'Union : la longueur totale du réseau ferroviaire était d'environ **220.000 kilomètres en 2014**, soit une augmentation d'environ 2% par rapport à 2009. Depuis 2009, 2.800 kilomètres de **lignes électrifiées** ont été ajoutés et des projets à grande échelle ont été lancés afin d'électrifier une grande partie des réseaux au Danemark et au Royaume-Uni.

La **vitesse de déplacement** diffère sensiblement entre les États membres. Des investissements considérables ont été engagés en vue de moderniser le réseau ferroviaire en Europe orientale et de développer des lignes à grande vitesse en Europe occidentale.

Le rapport note que depuis 2009, les volumes de trafic ferroviaire de passagers (mesurés en passagers-kilomètres) sont restés relativement stables. En revanche, **les volumes de fret ferroviaire en tonnes-kilomètres ont baissé fortement** en 2009 et n'ont pas retrouvé leurs volumes initiaux. En 2014, la part modale du rail dans le transport terrestre de marchandises était de 18%, soit quasiment la même proportion qu'il y a dix ans.

Conditions-cadres :

- en ce qui concerne **l'évolution des redevances d'infrastructures**, les progrès sont mitigés. Les situations dans les États membres sont très différentes. Dans la plupart des États membres, les redevances pour les trains de marchandises sont plus élevées que celles applicables aux trains de passagers, alors qu'en Allemagne, en Espagne, en Belgique, en France, au Luxembourg et au Portugal, la situation est inverse. Les redevances de fret dans les États baltes sont particulièrement élevées ;
- les **dépenses d'infrastructure** ont augmenté de 2011 à 2014, passant de 29 milliards à 45 milliards EUR. Le total des dépenses était plus élevé au Royaume-Uni et en France. Plus de 33 milliards EUR ont été alloués par l'UE aux investissements dans les chemins de fer sous forme de subventions au titre de l'actuel cadre financier de l'Union (2014-2020) ;
- l'évolution des **prix** du transport ferroviaire au niveau de l'Union est difficile à évaluer car les tarifs appliqués aux services de transport de passagers sont très variables selon les États membres. Des données relatives à la **ponctualité** comparables entre les États membres sont difficiles à obtenir. La ponctualité des services à grande distance est généralement moins bonne que celles des services régionaux et locaux. S'agissant de la **sécurité**, le transport ferroviaire reste l'un des modes de transport les plus sûrs. Entre 2010 et 2014, les chiffres relatifs aux décès et aux accidents importants ont tous reculé ;
- en ce qui concerne le **degré d'ouverture du marché**, le rapport note qu'en moyenne, la part de marché des opérateurs de fret concurrents (15% en 2006) avait plus que doublé en 2014. Fin 2014, les services de transport de fret ferroviaire étaient toujours exploités à 100% par l'opérateur historique en Finlande, en Grèce, en Irlande, en Lituanie et au Luxembourg. **Les parts de marché des concurrents sur les marchés de transport de passagers sont plus faibles**, à savoir nettement inférieure à 20% dans tous les États membres à l'exception de la Pologne et du Royaume-Uni ;
- il existe encore **des obstacles à un accroissement de l'efficacité des services ferroviaires**. Si les comparaisons entre les systèmes nationaux sont souvent peu pertinentes, il existe néanmoins un large consensus sur le fait que les chemins de fer européens sont confrontés à des problèmes de coût, de qualité des services et de parts de marché.

Mise en œuvre du cadre institutionnel et juridique : la Commission rappelle qu'au cours des deux dernières décennies, la législation européenne a cherché à encourager la compétitivité et **l'ouverture du marché** tout en établissant des mesures visant à améliorer **l'interopérabilité et la sécurité**. Avec l'adoption du quatrième paquet ferroviaire, la période des changements structurels dans le secteur ferroviaire devrait s'achever.

Toutefois, malgré des évolutions positives comme la hausse des volumes de trafic passagers et des investissements dans les infrastructures, ou encore l'ouverture progressive des marchés ferroviaires nationaux, **les objectifs fixés pour le secteur ferroviaire dans le livre blanc sur les transports de 2011 ne pourront être atteints** si le rythme actuel se poursuit.

Au cours des prochaines années, la Commission mettra l'accent sur la **mise en œuvre de la législation en vigueur** afin de garantir que la législation de l'Union est bien comprise par le secteur.

La Commission prépare actuellement l'acte d'exécution de la directive de refonte relatif à **l'accès aux services** et aux installations de service et l'acte délégué sur les règles de **planification horaire**. Elle a également entamé la révision de la [spécification technique d'interopérabilité](#) concernant le bruit, du [règlement sur les droits des voyageurs ferroviaires](#) et de la [directive relative aux transports combinés](#).

Les évaluations en cours du [règlement sur le transport ferroviaire de fret](#) et de la [directive relative aux conducteurs de train](#) pourraient déboucher sur des mises à jour de ces actes dans les années à venir.