



Bruxelles, le 8.12.2016
COM(2016) 780 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

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

{SWD(2016) 427 final}

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

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

1. INTRODUCTION

Le secteur ferroviaire¹, qui représente quelque 900 000 emplois directs, contribue de manière substantielle à l'économie européenne. Le transport ferroviaire est également un élément clé de la stratégie de l'UE qui vise à renforcer la performance environnementale du secteur des transports, la cohésion économique et sociale et la connectivité, tant entre les États membres qu'au niveau national.

Ce rapport est la cinquième 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/UE² (ci-après «la directive de refonte»). Il présente les principales évolutions des marchés ferroviaires au regard des objectifs stratégiques du marché ferroviaire de l'Union européenne³. Il aborde un large éventail de sujets tels que l'évolution du marché intérieur des services ferroviaires et des services à fournir aux entreprises ferroviaires, les conditions-cadres, y compris pour les services de transport public de voyageurs par chemin de fer, l'état du réseau ferroviaire de l'Union, l'utilisation des droits d'accès, les obstacles à une plus grande efficacité des services ferroviaires, les limitations de l'infrastructure et la nécessité d'une législation. Une analyse complète est présentée dans le document de travail des services de la Commission qui accompagne le présent rapport.

Le rapport se fonde sur des données et des contributions provenant de diverses sources, notamment les réponses des États membres à l'enquête de suivi du marché ferroviaire (RMMS), le «Statistical pocketbook - EU transport in Figures»⁴, les rapports de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer,⁵ Eurostat⁶ et autres. En juillet 2015, la Commission a adopté un règlement d'exécution relatif à la surveillance du marché ferroviaire,⁷ établissant un nouveau mécanisme de collecte de données obligatoire qui devrait permettre d'améliorer la cohérence et l'uniformité des rapports futurs.

2. L'ÉTAT DU RESEAU FERROVIAIRE DE L'UNION

En 2014, la **longueur totale du réseau ferroviaire** était d'environ 220 000 kilomètres, soit une augmentation d'environ 2 % par rapport à 2009. Depuis 2009, 2 800 kilomètres de **lignes électrifiées** ont été ajoutés, tandis que la partie électrifiée du réseau a augmenté de 1,6 point

¹ Dans ce rapport, «secteur ferroviaire» désigne les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires.

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 semestriels sur les performances des chemins de fer en matière de *sécurité* et d'*interopérabilité*.

⁴ http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en.htm.

⁵ <http://www.era.europa.eu/Search/Key-Documents/Pages/Home.aspx>.

⁶ <http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database>.

⁷ 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).

de pourcentage. Pour les années à venir, Banedanmark (le gestionnaire de l'infrastructure danois) et Network Rail (le gestionnaire de l'infrastructure du Royaume-Uni) ont lancé des projets à grande échelle afin d'électrifier une grande partie de leurs réseaux.

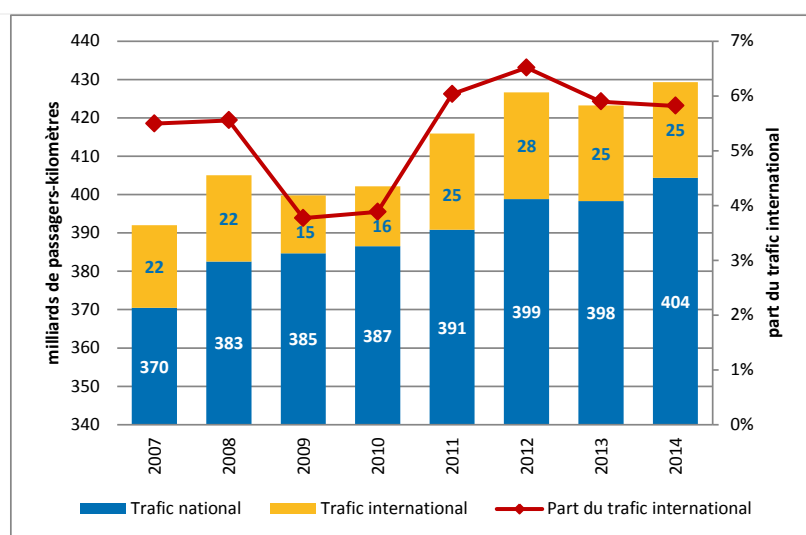
La **vitesse de déplacement** diffère grandement entre les États membres. Des investissements considérables ont été engagés en vue de moderniser le réseau ferroviaire en Europe orientale et de développer des lignes à grande vitesse en Europe occidentale. L'augmentation des vitesses a renforcé l'attrait du chemin de fer pour les passagers. Toutefois, sur certains réseaux régionaux de transport de passagers en Europe orientale, la vitesse maximale autorisée est encore limitée à 120 km/h, voire moins. Les trains de marchandises se déplacent à 50-60 km/h sur certains réseaux nationaux et corridors internationaux de fret ferroviaire. Toutefois, la plupart des trains de marchandises internationaux, en particulier en Europe centrale et orientale, se déplacent à une vitesse moyenne comprise entre 20 et 30 km/h. Sur certaines liaisons internationales, les trains de marchandises roulent à une vitesse moyenne d'environ 18 km/h seulement⁸.

3. L'ÉVOLUTION DU MARCHÉ INTÉRIEUR DES SERVICES FERROVIAIRES

En dépit d'une conjoncture économique défavorable 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, au plus fort de la crise économique, et n'ont pas retrouvé leurs volumes initiaux. Les volumes totaux de trafic de passagers et de marchandises (mesurés en trains-kilomètres) n'ont pas augmenté.

Trafic de passagers

Graphique 1 – Évolution des volumes de trafic de passagers



Source: RMMS

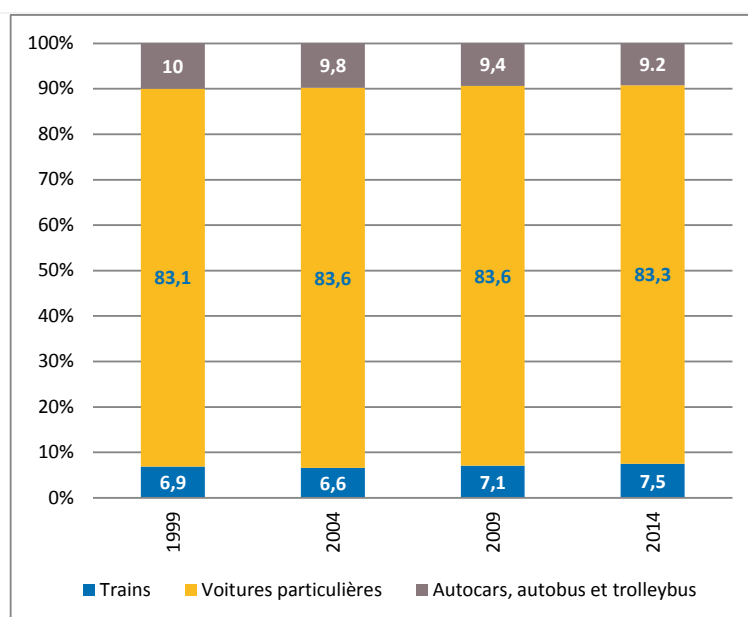
Entre 2009 et 2014, la demande de transport ferroviaire de passagers dans l'Union européenne a augmenté de 30 milliards de passagers-kilomètres, soit une croissance moyenne d'1,5 % par an. Les plus fortes augmentations relatives ont été observées au Royaume-Uni, en République tchèque et au Luxembourg, tandis qu'au cours de la même période, le trafic de passagers a diminué de moitié en Croatie. Seuls 6 % environ du trafic de passagers en

2014 était **international** et le volume de trafic international en passagers-kilomètres est resté globalement constant depuis 2011.

⁸ Rapport de la Cour des comptes européenne «Le transport ferroviaire de marchandises dans l'Union européenne: toujours pas sur la bonne voie».

Si les volumes de trafic ont augmenté, depuis 2009 la **part du rail** pour le transport de passagers dans l'ensemble des modes terrestres dans l'UE a augmenté d'à peine un demi-point de pourcentage, passant de 7,1 à 7,5 %. Cette moyenne européenne masque des écarts de performance marqués entre les différents États membres — nette amélioration aux Pays-Bas et au Royaume-Uni et détérioration en Lettonie, en Slovaquie, en Bulgarie et en Croatie.

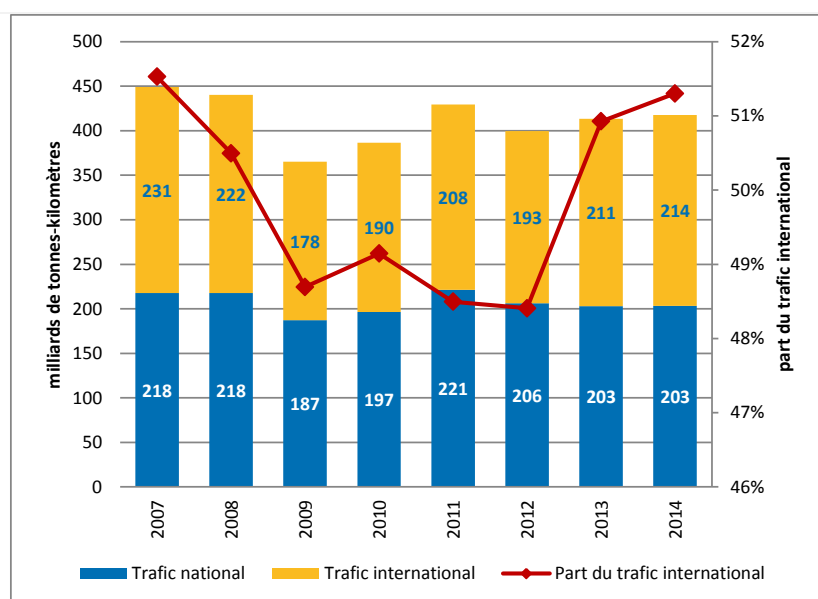
Graphique 2 – Répartition modale du transport terrestre de voyageurs (%)



Source: Statistical pocketbook 2016, Eurostat

Trafic de fret

Graphique 3 – Évolution des volumes de trafic de fret ferroviaire

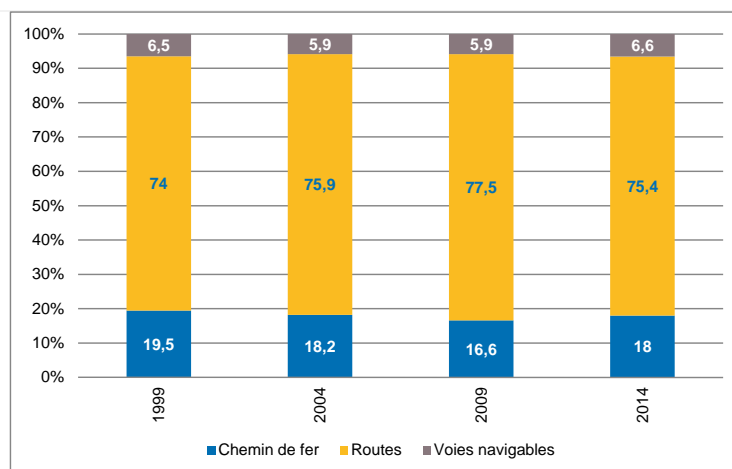


Source: RMMS

Bien qu'ils restent inférieurs de 7 % au pic de 2007, en 2014 les **résultats en tonnes-kilomètres** se sont élevés à 417,6 milliards, ce qui représente un taux d'accroissement annuel moyen de 3 %. Plus de 50 % du trafic de fret en 2014 était **international**, ce qui lui confère une dimension européenne plus forte que le trafic de passagers.

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. Comme pour le transport de passagers, les tendances divergent fortement entre les États membres: les augmentations les plus fortes sont observées en Slovénie, en Roumanie et en Hongrie. Par rapport à 2009, le volume total en tonnes-kilomètres a baissé uniquement en Croatie, en Slovaquie, en Grèce et en Estonie.

Graphique 4 – Répartition modale du transport terrestre de marchandises (%)



Source: Statistical pocketbook 2016, Eurostat

4. SERVICES AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES

La directive de refonte a introduit une série de nouvelles règles pour les installations de service et les services ferroviaires dans le but d'améliorer la transparence sur les conditions et les tarifs applicables et de garantir un accès non discriminatoire aux exploitants. Le marché des installations de service (gares, terminaux de fret, gares de triage, gares de formation de train, ports maritimes et intérieurs, etc.) est caractérisé par un grand nombre de propriétaires et d'exploitants de différentes tailles.

La cartographie et la définition des installations représentent un défi permanent pour les organismes de contrôle nationaux et pour les services de la Commission. Selon les données disponibles (RMMS), en 2014 il existait environ:

- 30 000 gares de voyageurs
- 3 600 terminaux de fret
- 1 700 gares de triage
- 28 500 voies de garage
- 1 300 installations d'entretien
- 650 installations maritimes et portuaires et
- 650 installations d'approvisionnement en combustible

5. L'EVOLUTION DES CONDITIONS-CADRES DANS LE SECTEUR FERROVIAIRE

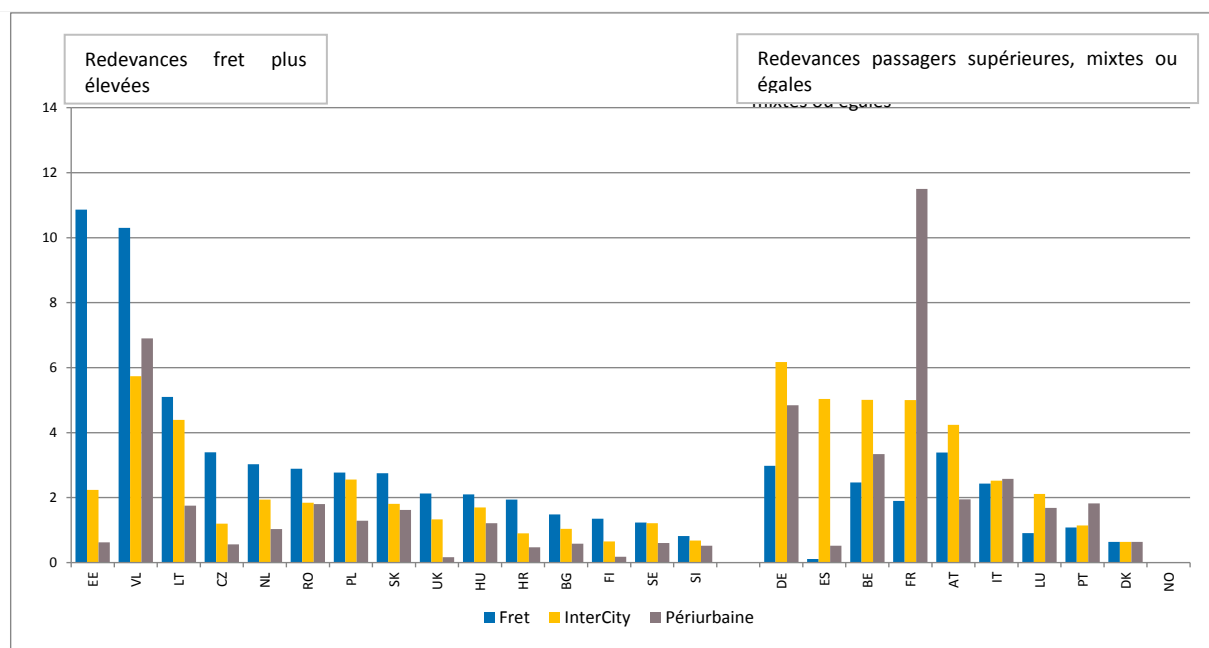
5.1. Tarification de l'infrastructure

La législation ferroviaire de l'Union européenne vise à réduire les redevances d'infrastructures tout en garantissant une qualité optimale desdites infrastructures. Elle s'articule autour de trois volets. En premier lieu, le nouveau règlement d'exécution 2015/909 harmonise les modalités de calcul des coûts directs de l'utilisation des infrastructures, à la base de l'ensemble des

prestations minimales⁹. En second lieu, les majorations des redevances fondées sur les coûts directs ne sont autorisées que sur les segments pouvant supporter de telles majorations. En troisième lieu, les gestionnaires de l'infrastructure sont encouragés à optimiser l'utilisation des infrastructures en tirant parti des avantages inhérents à certains éléments de la tarification (rareté, réservation, possession, taxes environnementales et systèmes de performance, etc.).

De ce fait, et du fait d'autres facteurs, le niveau et l'approche en matière de tarification peuvent varier tant au sein du système de tarification d'un gestionnaire de l'infrastructure, qu'entre les États membres.

Graphique 5 – Redevances d'accès aux voies pour les différentes catégories de trains (en EUR par train-km, applicables en 2016¹⁰)



Source: RMMS

Remarques: Hongrie, Allemagne: redevances pour 2014, Lettonie: moyenne arithmétique 2015 des redevances min/max, aucune donnée pour la Grèce et l'Irlande

Le graphique 5 illustre les **situations dans les différents États membres**. 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. En Autriche, en Italie, en Suède et au Danemark, il n'existe pas de différences considérables ou les résultats sont mitigés. Les redevances de fret dans les États baltes sont particulièrement élevées, ce qui, dans une certaine mesure, s'explique par le fait que des charges par essieu plus élevées sont autorisées. Les redevances pour le trafic interurbain en Belgique, en Allemagne, en Espagne et en France sont relativement élevées, car elles incluent les redevances pour les lignes réservées à la grande vitesse. Les redevances pour le trafic périurbain sont plus volatiles (de 0,17 euro au Royaume-Uni à 11,50 euros en France), dans la mesure où leurs niveaux dépendent des approches nationales en matière de marchés publics de services et de financement du rail. En France, par exemple, les régions elles-mêmes (et non les entreprises

⁹ Règlement d'exécution (UE) 2015/909 de la Commission du 12 juin 2015 concernant les modalités de calcul du coût directement imputable à l'exploitation du service (JO L 148 du 13.6.2015, p. 17).

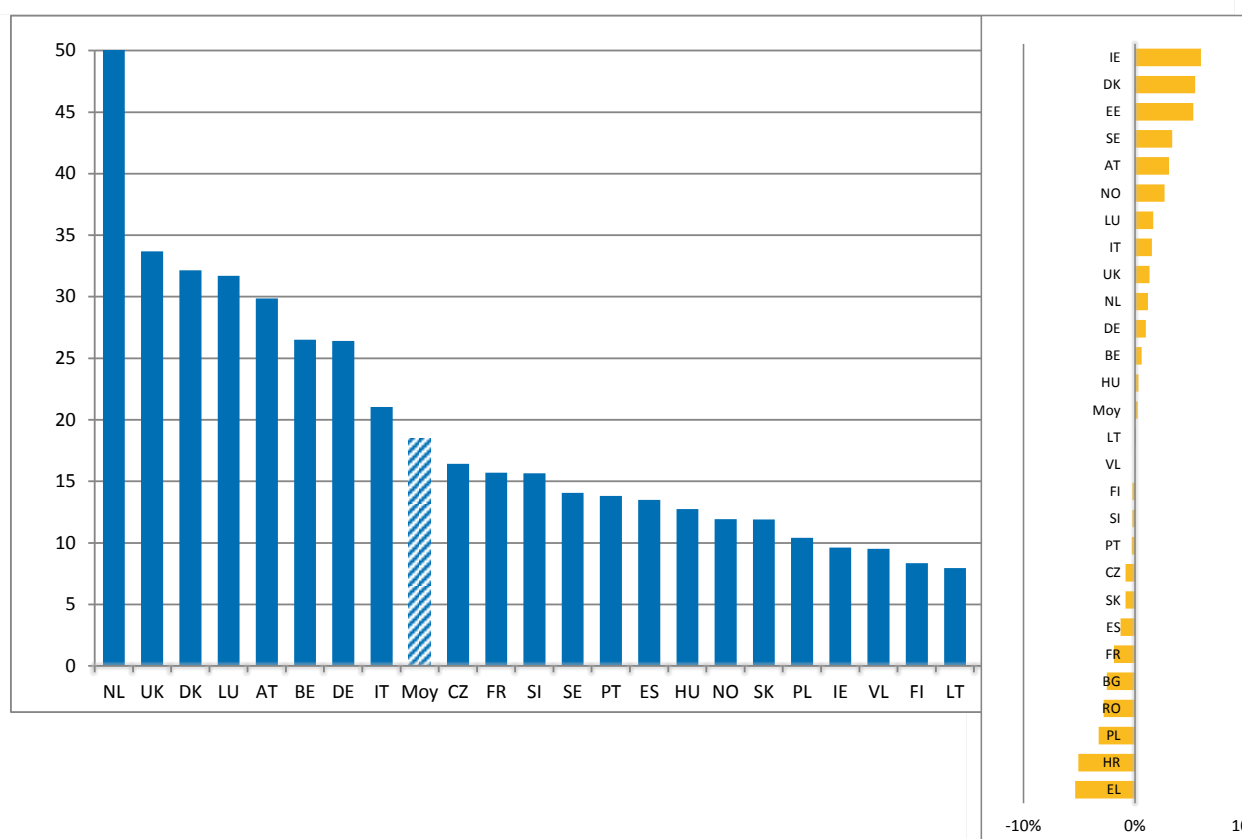
¹⁰ Dans le rapport RMMS actuel, les États membres indiquent les redevances d'accès aux voies applicables pour les deux années à venir.

ferroviaires) versent les «*redevances d'accès*» au gestionnaire de l'infrastructure pour les services ferroviaires qu'elles fournissent dans le cadre de contrats de services publics. En ce qui concerne **l'évolution des redevances**, les progrès sont mitigés.

5.2. Répartition des capacités et limites des infrastructures

Au Royaume-Uni, au Luxembourg, au Danemark, en Autriche, en Belgique et en Allemagne, les taux d'utilisation du réseau sont environ 60 % plus élevés que la moyenne de l'UE. En outre, les Pays-Bas possèdent de loin le réseau le plus saturé, avec près de 50 000 trains-kilomètres par ligne-km par an. Dans l'ensemble de ces États membres, la demande de services ferroviaires va en s'accroissant.

Graphique 6 – Taux d'utilisation du réseau (en milliers de trains-km par ligne-km, 2014) et évolution par rapport à 2009



Source: Eurostat et Statistical pocketbook 2016 (sur la base des données de l'UIC, des rapports annuels de suivi du marché du GRI et des statistiques et estimations nationales)

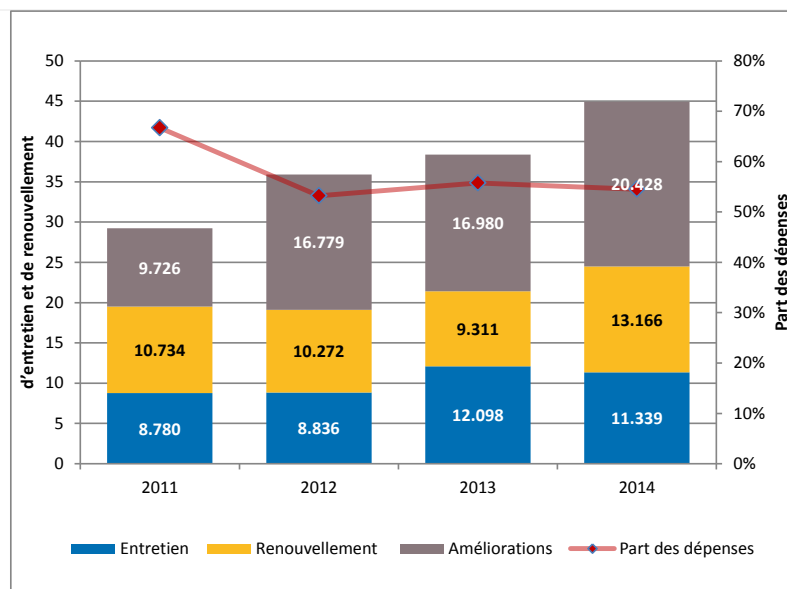
Les données RMMS pour 2014 montrent que dix États membres avaient signalé la saturation de certaines parties de leur réseau. Afin de gérer les capacités dans des conditions difficiles, les gestionnaires de l'infrastructure ont recours à des redevances de rareté et à différentes règles de priorité. En 2016, la Commission a adopté un règlement d'exécution qui précise les

critères d'attribution et de modification des accords-cadres visant à assurer une utilisation optimale des infrastructures¹¹.

¹¹ Règlement d'exécution (UE) 2016/545 de la Commission du 7 avril 2016 sur les procédures et les critères concernant les accords-cadres pour la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire (JO L 94 du 8.4.2016, p. 1).

5.3. Dépenses d'infrastructure et financement

Graphique 7 – Évolution des dépenses d'infrastructure et proportion des dépenses d'entretien et de renouvellement



Source: RMMS

Malgré l'impression générale de déclin du soutien public, **les dépenses d'infrastructure** ont constamment augmenté de 2011 à 2014, passant de 29 milliards d'euros à 45 milliards d'euros. Les dépenses d'entretien ont fluctué, tandis que les investissements dans la rénovation et les améliorations n'ont cessé d'augmenter. Au moins 7 milliards d'euros (soit 16 % du total des dépenses) ont été affectés aux lignes à grande vitesse. L'entretien du réseau existant, pour maintenir le niveau de sécurité et les performances opérationnelles et garantir la fiabilité de

service, représente un défi constant et coûteux pour de nombreux gestionnaires de l'infrastructure.

Le total des dépenses d'infrastructure était plus élevé au Royaume-Uni et en France, où les gestionnaires de l'infrastructure doivent rattraper des années de sous-investissement, tout en menant à bien des projets d'amélioration. En Allemagne, les dépenses d'infrastructure ont également augmenté de manière significative en 2014.

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'euros 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).

5.4. Prix et qualité des services de transport de passagers

Étant donné la diversité des services et des tarifs, il est difficile d'évaluer **l'évolution globale des prix du transport ferroviaire** au niveau de l'Union. Les tarifs appliqués aux services de transport de passagers sont très variables selon les États membres, les types de billets et l'horizon de réservation, et ils sont souvent réglementés.

Globalement, les tarifs ferroviaires ont augmenté relativement plus vite que ceux des autres modes de transport (voir le graphique 8). Toutefois, l'ouverture à la concurrence a dans certains cas, par exemple en Autriche, en République tchèque, en Allemagne, en Italie et en Suède, entraîné une réduction des tarifs sur certaines lignes.

Il est difficile d'obtenir des données relatives à la **ponctualité** comparables entre les États membres. Il semble que les États

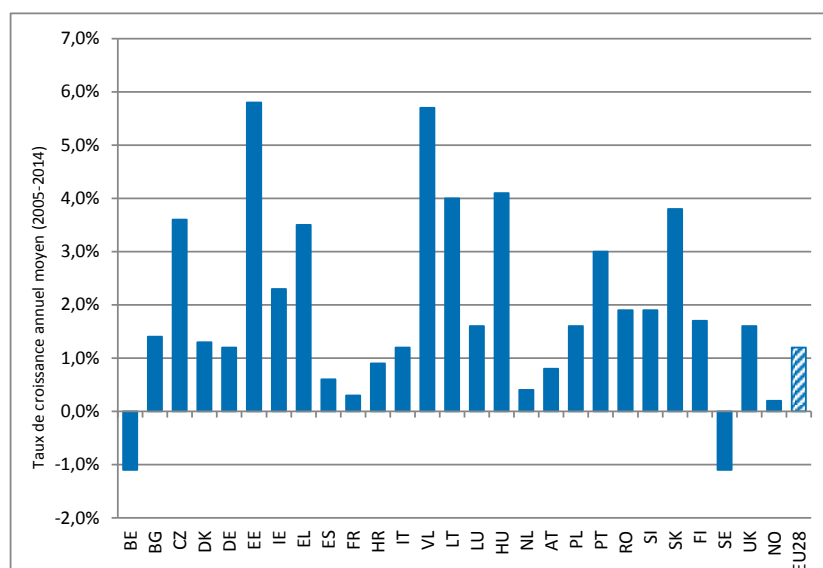
membres les plus performants aient de petits réseaux de transport de passagers ou un faible taux d'utilisation des réseaux. La ponctualité peut être plus difficile à garantir sur les lignes très fréquentées, en particulier si elles assurent à la fois des services de transport de passagers et de marchandises, à l'échelle régionale ou sur de longues distances. La ponctualité des services à grande distance est généralement moins bonne que celles des services régionaux et locaux. En ce qui concerne **la fiabilité**, dans les États membres d'Europe centrale et occidentale, seuls 3 % des services régionaux et 5 % des services à grande distance ont été annulés en 2014. Les taux d'annulation étaient plus élevés dans certains États membres d'Europe orientale.

S'agissant de la **sécurité**, le transport ferroviaire reste l'un des modes de transport les plus sûrs. Selon l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ci-après dénommée l'«Agence»), les accidents ferroviaires ont fait environ un millier de victimes en 2014 en Europe. Entre 2010 et 2014, la sécurité ferroviaire a continué de s'améliorer, les chiffres relatifs aux décès, aux blessures graves et aux accidents importants étant tous en recul. En 2013, le risque de blessure pour un voyageur par chemin de fer était 16 fois moins élevé que pour un automobiliste.

5.5. Services de transport ferroviaire couverts par des marchés publics de services

En 2014, plus de deux tiers des services de transport de passagers étaient exploités dans le cadre de contrats de services publics, portant principalement sur des lignes régionales et suburbaines. Dans la plupart des États membres, les indemnités par train-kilomètre prévues par des obligations de service public étaient supérieures à 5 euros et le montant total des aides fournies s'élevait à environ 20 milliards d'euros. La part des recettes provenant de la vente de billets dans les recettes totales varie grandement, allant de plus de 90 % en Lituanie, aux Pays-Bas ou au Royaume-Uni à moins de 20 % en Hongrie.

Graphique 8 – Indice des prix à la consommation harmonisé: transport ferroviaire par rapport au transport total



Source: Étude Steer Davies Gleave *Prices and Quality of Rail Passenger Services*, analyse de l'indice des prix à la consommation harmonisé d'Eurostat

5.6. Licences

En 2014, le **nombre d'entreprises ferroviaires actives** variait de 323 en Allemagne à 1 en Finlande. Par rapport à 2013, le nombre d'entreprises ferroviaires actives était en augmentation en Pologne, en France, en Allemagne et en Hongrie et avait légèrement diminué en Bulgarie et aux Pays-Bas.

Les droits de licence peuvent varier de zéro à 70 000 euros, en fonction de l'État membre et du contenu de la demande¹². Les politiques de transport ferroviaire de l'Union visent à:

- limiter les droits de licence;
- raccourcir le délai d'obtention des licences;
- accroître la transparence des licences valides; et
- veiller à ce que la couverture en cas d'accidents soit assurée selon des conditions de marché, sans discrimination.

À cette fin, la Commission a adopté un acte d'exécution concernant les licences en 2015¹³. En outre, le quatrième paquet ferroviaire propose la création d'un guichet unique en tant que point d'entrée unique numérique en Europe pour les autorisations de véhicule et les certificats de sécurité. L'objectif est de simplifier les procédures et d'assurer une égalité de traitement entre les demandeurs en Europe. L'Agence aura également un rôle plus important à jouer dans le processus et deviendra une autorité compétente en matière de certificats de sécurité à l'échelle de l'Union.

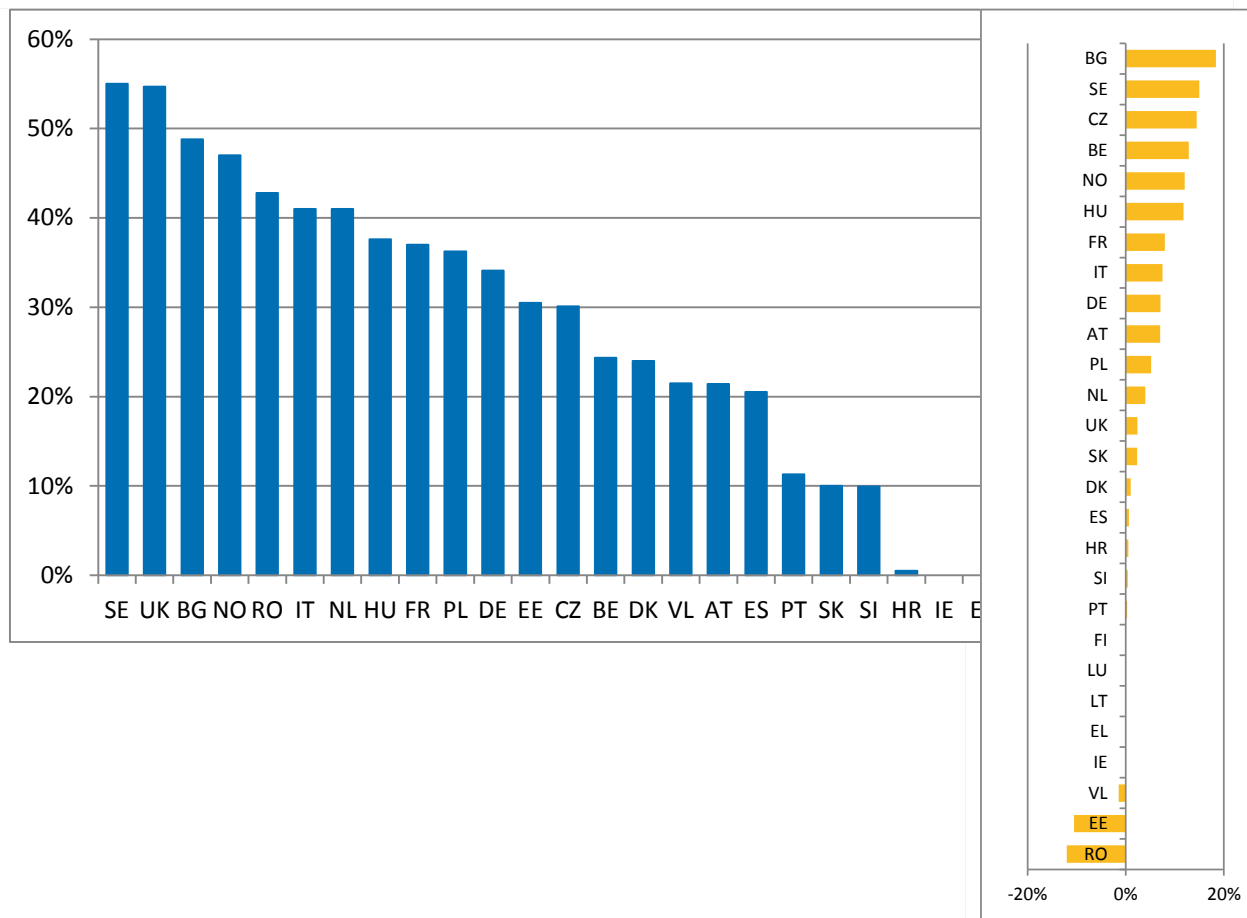
5.7. Degré d'ouverture du marché et utilisation des droits d'accès

L'ouverture du **marché du fret** ferroviaire en 2007 a coïncidé avec la crise économique qui a frappé de plein fouet les services de transport de marchandises, tous modes confondus. Étant donné que la part de marché des opérateurs ferroviaires concurrents a augmenté de manière constante dans quasi tous les États membres, il semble que les nouveaux arrivants aient mieux réussi à faire face aux difficultés majeures engendrées par la crise. 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.

¹² Analyse d'impact accompagnant la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer [SWD(2013) 8].

¹³ Règlement d'exécution (UE) 2015/171 de la Commission du 4 février 2015 sur certains aspects de la procédure d'octroi des licences des entreprises ferroviaires (JO L 29 du 5.2.2015, p. 3).

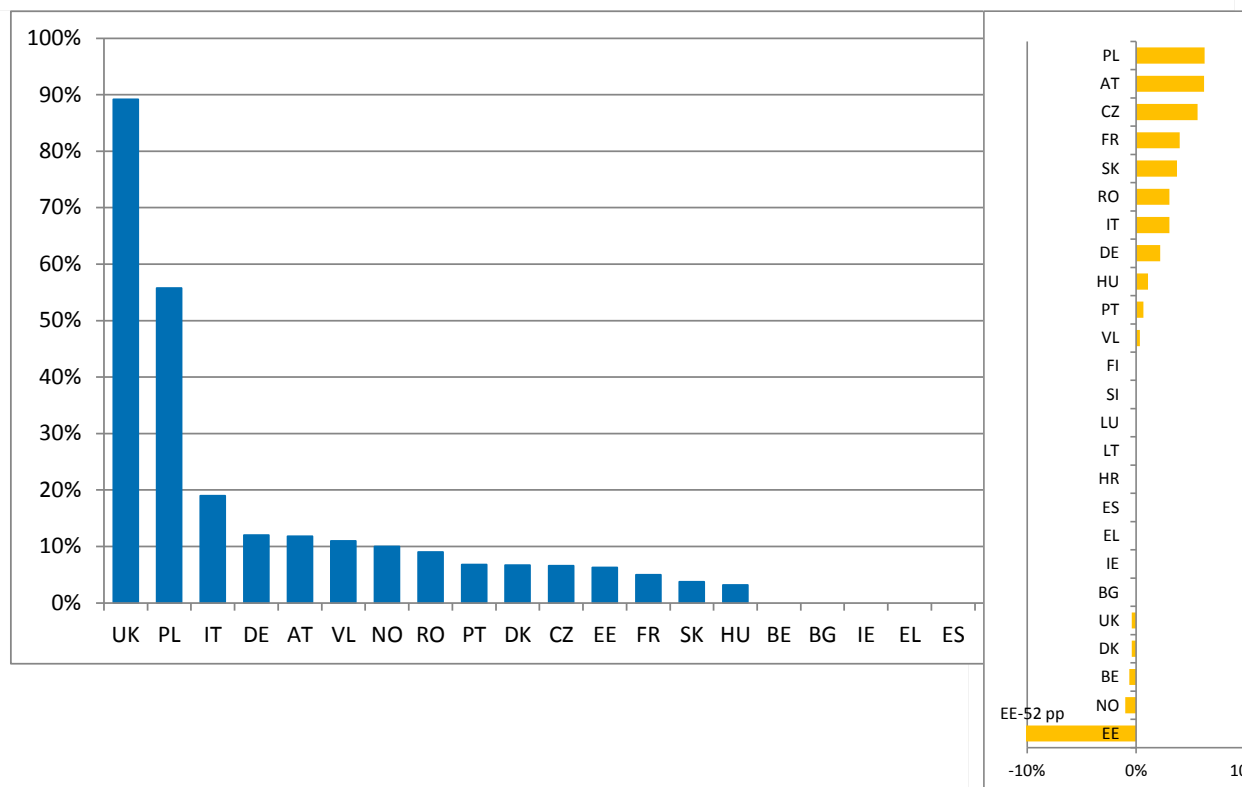
Graphique 9 – Part de marché des concurrents sur le marché du fret (2014, en % des tonnes-kilomètres) et évolution 2011-2014 (en points de pourcentage)



Source: RMMS, 2011-2014, sauf pour la Suède (données de 2010 utilisées pour 2011), le Portugal et la Slovaquie (données de 2011 utilisées pour 2012), le Luxembourg (données de 2010 utilisées pour 2011 et données de 2012 utilisées pour 2014), l'Italie (données 2014 provenant du rapport de suivi du marché du GRI pour 2016).

Les parts de marché des concurrents sur **les marchés de transport de passagers** sont plus faibles, car ces marchés sont à des stades d'ouverture différents, à savoir nettement inférieure à 20 % dans tous les États membres à l'exception de la Pologne et du Royaume-Uni. L'ouverture à la concurrence a été réalisée en Autriche, en République tchèque, en Allemagne, en Italie, en Slovaquie, en Suède et au Royaume-Uni, à des degrés différents et avec des résultats différents. Des opérateurs concurrents ont pénétré le marché du transport ferroviaire de passagers dans plus de quinze États membres.

Graphique 10 – Part de marché des concurrents sur le marché du transport de passagers (2014, en % de passagers-km) et évolution 2011-2014 (en points de pourcentage)



Source: RMMS, 2011-2014, sauf pour l'Irlande (données de 2013 utilisées pour 2014), le Portugal (données de 2012 utilisées pour 2011), le Luxembourg (estimations), l'Italie (données provenant du rapport de suivi du marché du GRI pour 2016); les données pour les Pays-Bas et la Suède sont confidentielles.

5.8. Évolution de l'emploi et des conditions sociales

D'après le rapport RMMS, fin 2014, près de 900 000 personnes étaient employées par des exploitants ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure, ce qui constitue une baisse de 4 % par rapport à 2009. Les effectifs sont principalement masculins et la proportion de travailleurs de plus de 40 ans est supérieure à 50 % dans de nombreuses entreprises. Ce vieillissement est particulièrement préoccupant en Espagne, en Grèce, en Finlande et en Italie¹⁴. L'aspect positif est qu'après de longues périodes de gel des emplois, les sociétés de chemin de fer ont récemment recommencé à embaucher dans de nombreux États membres. Dans les États membres où le secteur est attractif, la sécurité de l'emploi, un bon niveau de salaire et des perspectives de carrière dans un climat social favorable sont les éléments le plus souvent évoqués.

5.9. Financement des chemins de fer et obstacles à un accroissement de l'efficacité des services ferroviaires

En 2012, le coût global des opérations ferroviaires et de la gestion des infrastructures dans l'Union européenne était d'environ 110 milliards d'euros, dont 60 % étaient couverts par les recettes du trafic de passagers et de fret, 30 % par des subventions publiques aux opérations et à la gestion du réseau, et le reste par d'autres sources de revenus¹⁵. En moyenne, la ventilation entre les coûts d'infrastructures et les coûts d'exploitation au sein des systèmes ferroviaires

¹⁴ UIC (2012).

¹⁵ Analyse Steer Davies Gleave, les données de 2014 ne sont pas disponibles.

nationaux est de 30 %/70 %. La flotte de matériel roulant est en déclin depuis 2009 aussi bien pour le transport de voyageurs et que pour le transport de marchandises. Les recettes générées par le transport de passagers ont augmenté de manière significative, tandis que le total des coûts d'exploitation est resté globalement stable en termes réels.

Le secteur ferroviaire repose globalement sur des investissements publics, mais la façon dont les fonds sont alloués diffère en fonction des deux principaux modèles de financement¹⁶. Certains pays (comme le Royaume-Uni, la Suisse, les Pays-Bas et la Suède) allouent des subventions essentiellement aux gestionnaires de l'infrastructure et maintiennent les redevances d'accès à un niveau faible. D'autres (comme la France, la Belgique et l'Allemagne) subventionnent principalement les services de transport par le biais de marchés publics de services, tandis que les gestionnaires de l'infrastructure appliquent des redevances d'accès plus élevées.

En raison du caractère indéniablement complexe et multidimensionnel des activités ferroviaires, les comparaisons entre les systèmes nationaux sont souvent peu pertinentes. Néanmoins, il existe 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. Dans la plupart des États membres, différents indicateurs sont déjà utilisés pour suivre les performances des chemins de fer (par exemple, dans les accords contractuels, les systèmes de performance, les contrats de services publics). Pour autant, la difficulté à venir consistera à adopter des mesures harmonisées dans toute l'Union européenne, sur la base des propositions du secteur. À cet effet, plusieurs initiatives ont été mises en place par les organisations du secteur, en coopération avec les services de la Commission, afin de mesurer et de comparer les performances (par exemple, une analyse des bonnes pratiques réalisée par PRIME¹⁷ et un suivi des performances dans les corridors de fret ferroviaire avec l'aide de RailNetEurope).

6. MISE EN ŒUVRE DU CADRE INSTITUTIONNEL ET JURIDIQUE

L'article 15, paragraphe 4, de la directive de refonte prévoit, comme dernier point du rapport sur le marché ferroviaire, que la Commission rende compte de la nécessité éventuelle d'une nouvelle législation. En conséquence, la présente section résume les initiatives de la Commission en cours et programmées en matière de réglementation dans le secteur ferroviaire sur la base de l'analyse effectuée dans le présent rapport et dans le document de travail l'accompagnant.

Au cours des deux dernières décennies, le législateur européen a considérablement développé *l'acquis* de l'Union dans le domaine ferroviaire, tout en encourageant **la compétitivité** et **l'ouverture du marché**, l'idée générale étant que l'ouverture à la concurrence accroît l'efficacité des entreprises et les rend plus réactives aux demandes des clients. En parallèle, des mesures ont été prises pour améliorer **l'interopérabilité** et **la sécurité** des réseaux nationaux et encourager le développement d'un système ferroviaire intégré ouvrant la voie à un espace ferroviaire unique européen, comme indiqué dans le livre blanc sur les transports de 2011¹⁸.

¹⁶ Document thématique *Solid Infrastructure Financing for an Efficient Rail System*, <http://www.innov.nl/wp-content/uploads/2015/03/24022015-Issue-Paper-pour-envoi.pdf>.

¹⁷ Plateforme des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire. <https://webgate.ec.europa.eu/multisite/primeinfrastructure/en>.

¹⁸ Livre blanc «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources» [COM(2011) 144 final].

Avec l'adoption et la mise en œuvre du quatrième paquet ferroviaire, la période des changements structurels dans le secteur ferroviaire devrait s'achever. Le pilier technique du quatrième paquet ferroviaire, qui révisé et optimise le cadre réglementaire en matière d'interopérabilité et de sécurité et renforce le rôle de l'Agence, a déjà été adopté. Le pilier consacré au marché, qui préserve l'indépendance des gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire et accroît la transparence des marchés de services de transport intérieur de passagers, devrait être approuvé par les colégislateurs d'ici fin 2016.

Le marché des transports ferroviaires connaît des évolutions positives, telle que la hausse des volumes de trafic passagers et des investissements dans les infrastructures, ou encore l'ouverture progressive des marchés ferroviaires nationaux. Il apparaît néanmoins clairement qu'au rythme actuel, il ne sera pas possible d'atteindre les objectifs fixés pour le secteur ferroviaire dans le livre blanc sur les transports de 2011. En outre, la Cour des comptes européenne constate dans son rapport intitulé «Transport de fret ferroviaire dans l'Union européenne: toujours pas sur la bonne voie»¹⁹ que la performance du transport de fret ferroviaire dans l'Union européenne reste insatisfaisante. L'ouverture du marché a montré des progrès inégaux et des efforts restent à faire pour créer un espace ferroviaire unique européen.

Dans ce contexte, la Commission mettra l'accent, au cours des prochaines années, sur la mise en œuvre de la législation en vigueur qui vise à atteindre les améliorations de performance souhaitées. La transposition et la mise en œuvre de la directive dans sa version refondue en sont à leur stade final, tandis que les préparatifs pour la mise en œuvre du pilier technique du quatrième paquet ferroviaire ont été lancés. Les services de la Commission travaillent en étroite collaboration avec l'Agence, les États membres, les organismes nationaux de contrôle et les parties prenantes du secteur ferroviaire dans le cadre d'instances telles que le réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire, PRIME et le dialogue entre les entreprises ferroviaires afin de garantir que la législation de l'Union est mise en œuvre le plus efficacement possible et qu'elle est bien comprise par le secteur.

Les services de la Commission préparent actuellement l'acte d'exécution relatif à l'accès aux services et aux installations de service (article 13 de la directive de refonte) et l'acte délégué sur les règles de planification horaire (annexe VII de la directive de refonte). Ils ont également entamé la révision de la spécification technique d'interopérabilité concernant le bruit,²⁰ du règlement sur les droits des voyageurs ferroviaires²¹ et de la directive relative aux transports combinés²². En outre, les évaluations en cours du règlement sur le transport ferroviaire de fret²³ et de la directive relative aux conducteurs de train²⁴ sont susceptibles de déboucher sur des mises à jour de ces actes dans les années à venir.

¹⁹ <http://www.eca.europa.eu/en/Pages/NewsItem.aspx?nid=6971>.

²⁰ Règlement (UE) n° 1304/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «Matériel roulant - bruit» (JO L 356 du 12.12.2014, p. 421).

²¹ Règlement (CE) n° 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).

²² Directive 92/106/CEE 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).

²³ Règlement (UE) n° 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).

²⁴ 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).

Enfin, des actions sont en cours en vue de relever les défis auxquels le secteur est confronté, notamment mettre en œuvre des lignes directrices relatives au RTE-T, déployer le système européen de gestion du trafic ferroviaire, obtenir des financements pour les projets d'infrastructure ferroviaire, intégrer les possibilités offertes par les technologies numériques et lancer des projets au titre du programme Shift2Rail. Les services de la Commission continueront par ailleurs de dialoguer avec les acteurs du secteur dans les domaines de la sécurité ferroviaire, de la multimodalité et de l'égalité entre les modes, y compris concernant l'application effective des principes de «l'utilisateur-payeur/pollueur-payeur».