



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 21.8.2012
COM(2012) 459 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPÉEN

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

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

{SWD(2012) 246 final}

RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPÉEN

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

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

I. INTRODUCTION

1. Au cours des dernières années, les chemins de fer européens ont connu des changements importants liées tant à une conjoncture économique globalement peu favorable qu'à l'évolution du cadre réglementaire, en particulier européen.
2. L'objectif d'établir un espace ferroviaire européen unique fondé sur la libre concurrence a été réaffirmé dans plusieurs enceintes : le livre blanc de 2011 intitulé "Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources", la Communication Agir pour la Croissance, la Stabilité et l'Emploi adoptée le 30 mai 2012 (qui souligne l'importance de la réduction des charges administratives et des barrières à l'entrée), les conclusions du Conseil européen de janvier 2012 et dans la Communication 'Une meilleure gouvernance pour le marché unique'. Cette ouverture contribue aux objectifs de la stratégie Europe 2020 par sa contribution à la croissance économique et à la création d'emploi.
3. Dans cette optique, la Commission a notamment proposé une refonte du premier paquet ferroviaire, qui a fait l'objet d'un accord politique le 3 juillet 2012, tandis que l'ouverture du trafic international de passagers effective au 1^{er} janvier 2010 produisait ses premiers effets.
4. Cette évolution continue du cadre réglementaire avait motivé la décision du législateur de charger la Commission de suivre régulièrement le développement du marché ferroviaire européen, de manière à évaluer l'influence des actions de la politique communautaire sur le marché du rail, et de faciliter la définition des mesures qu'il conviendra d'adopter et de mettre en œuvre à l'avenir dans le domaine des chemins de fer.
5. Le présent rapport répond donc à l'obligation de procéder au suivi du marché ferroviaire européen requis par la directive 2001/12/CE¹.
6. La Communication sur le suivi de l'évolution du marché ferroviaire², adoptée le 18 octobre 2007, puis le Rapport³ homonyme du 18 décembre 2009, y pourvoient. Le présent rapport représente non seulement une mise à jour de ces documents, mais il apporte aussi un certain nombre d'éléments nouveaux sur des sujets non couverts par les précédents.

¹ Section V bis de la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 (JO L 075 du 15 mars 2001) modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires

² Communication au Conseil et au Parlement européen sur le suivi du marché ferroviaire du 18 octobre 2007 (COM(2007) 609).

³ Rapport au Conseil et au Parlement européen sur le suivi du marché ferroviaire COM(2009)676 tel qu'amendé par le corrigendum du 8 décembre 2010.

II. SYSTEME DE SUIVI DU MARCHE FERROVIAIRE

7. La Commission a mis en place un système de suivi du marché ferroviaire (Rail Market Monitoring Scheme-RMMS) afin de satisfaire aux exigences en matière d'observation du marché.
8. Dans ses tâches de suivi, la Commission est assistée par un groupe de travail composé d'experts des ministères nationaux et de l'industrie ferroviaire, incluant les partenaires sociaux. Entre 2001 et fin 2011, vingt-cinq réunions du groupe de travail RMMS ont eu lieu, dont trois depuis l'adoption du précédent rapport.
9. La présente analyse se fonde sur les travaux du RMMS, et en particulier sur les résultats du questionnaire, mais aussi sur des études récentes, ainsi que sur des sources statistiques disponibles auprès de la Commission européenne, notamment Eurostat. Aux fins de cette analyse, le concept d'Etat membres comprend la Norvège, qui participe au questionnaire.

III. LA MISE EN ŒUVRE DU CADRE INSTITUTIONNEL ET JURIDIQUE

10. Tous les Etats membres dotés de réseaux ferroviaires ont transposé les Directives du premier paquet ferroviaire. Toutefois, une transposition incorrecte, à des degrés divers et sur des aspects parfois différents, a conduit la Commission à engager des procédures d'infraction contre la plupart des Etats membres dès 2008. Les procédures sont à des stades différents selon les pays du fait de la spécificité des situations. Fin 2011, 12 pays étaient devant la Cour de Luxembourg. Les griefs récurrents concernent l'indépendance des fonctions essentielles, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et l'indépendance de l'agence de régulation.
11. Par ailleurs, la Commission a proposé⁴ une refonte du premier paquet ferroviaire; sur la forme, il s'agit de simplifier le cadre réglementaire dans le secteur ferroviaire en fusionnant, harmonisant, clarifiant et actualisant les trois directives précitées en un seul texte. Sur le fond, trois objectifs sont poursuivis : assurer un financement et une tarification adéquats des infrastructures ferroviaires, garantir des conditions de concurrence égale entre opérateurs et renforcer l'effectivité des organismes de contrôle.
12. En ce qui concerne le deuxième paquet ferroviaire, les institutions nationales requises ont été mises en place. Les services de la Commission procèdent actuellement à l'évaluation de la transposition de la Directive Sécurité⁵, qui devrait se conclure à la mi-2013..
13. En ce qui concerne le troisième paquet ferroviaire, l'échéance pour la transposition des Directives 2008/57/CE⁶ et 2009/131/CE⁷ était le 19 juillet 2010, tandis que pour

⁴ Communication de la Commission concernant l'élaboration d'un espace ferroviaire unique européen COM(2010) 474 du 17 septembre 2010

⁵ Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité

⁶ Directive 2008/57/CE du Parlement Européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté

⁷ Directive 2009/131/CE de la Commission du 16 octobre 2009 modifiant l'annexe VII de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté

la Directive 2011/18/UE⁸, elle a été fixée au 31 décembre 2011. Pour la Directive 2007/58/CE⁹, l'échéance de transposition était le 4 juin 2009 et celle de la mise en œuvre complète le 1^{er} janvier 2010.

14. Par ailleurs, la Commission a annoncé dans son Livre Blanc de mars 2011¹⁰ de nouvelles initiatives en faveur du transport ferroviaire. Ainsi elle entend proposer un "quatrième paquet ferroviaire" ayant pour objectif une ouverture du transport domestique de passagers, l'amélioration de l'accès à l'infrastructure et aux services annexes ainsi qu'une extension des tâches de l'Agence Ferroviaire Européenne en matière de certification.
15. Le règlement des corridors fret¹¹ prévoit l'établissement de 6 corridors pour le 10 novembre 2013 et de 3 autres pour le 10 novembre 2015. Les Etats membres doivent mettre sur pied pour chaque corridor un Comité exécutif en charge notamment de superviser l'important travail de mise en œuvre du corridor par le comité de gestion, constitué des gestionnaires d'infrastructure concernés. La plupart des corridors ont déjà constitué leur comité exécutif. Ces corridors fret seront l'épine dorsale des corridors TEN-T multimodaux.
16. Enfin, la refonte des directives du 1er 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.

IV. OUVERTURE DU MARCHE FERROVIAIRE

17. Fin 2010, on dénombrait près de 700 licences européennes d'exploitation ferroviaires dans le fret, dont 340 en Allemagne et 72 en Pologne. Le nombre de licences dans le secteur des voyageurs est désormais de plus de 500, dont 320 en Allemagne et 44 au Royaume-Uni. 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. Il est à préciser que ces chiffres n'incluent pas les licences nationales, dont certains Etats membres continuent à octroyer un nombre important (les entreprises dont l'activité est limitée à la prestation de services ferroviaires de fret à caractère régional peuvent se limiter à une licence nationale).
18. 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%), comme l'indique la figure 1. 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

⁸ Directive 2011/18/UE de la Commission du 1er mars 2011 modifiant les annexes II, V et VI de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté

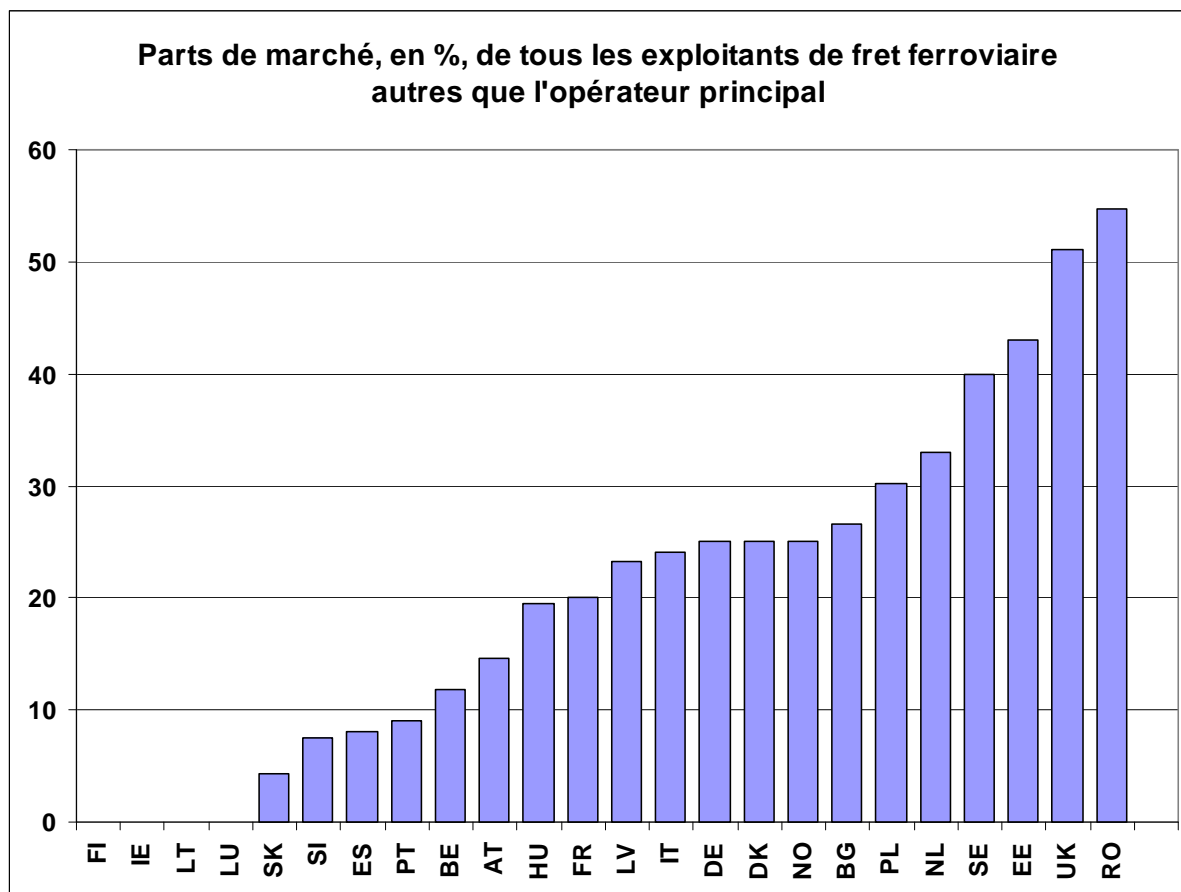
⁹ Directive 2007/58/CE du Parlement Européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire

¹⁰ Livre blanc du 28 mars 2011 "Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources" COM(2011) 144 final

¹¹ Règlement (UE) No 913/2010 du Parlement Européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif

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.

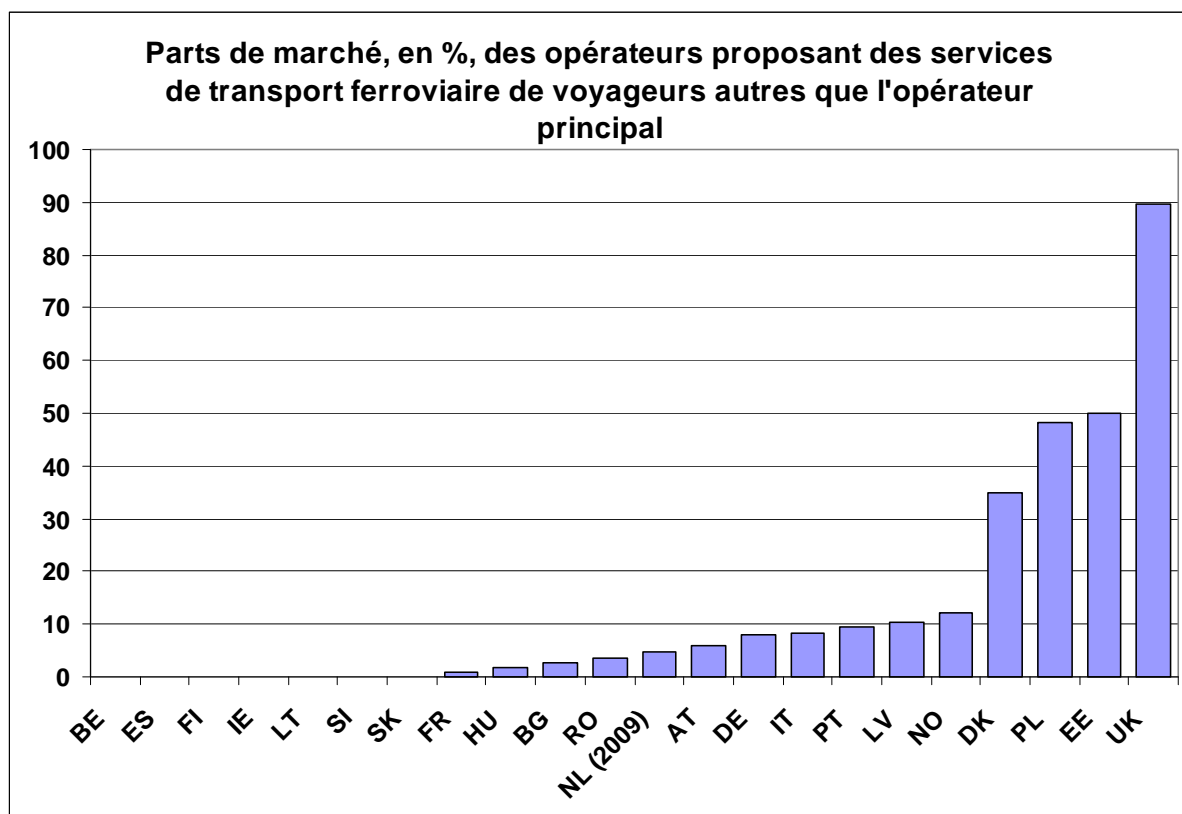
Figure 1: Total des parts de marché (exprimées en pourcentage du trafic en tonnes-kilomètres) pour les exploitants de fret ferroviaire autres que l'opérateur principal fin 2010



Source : questionnaire RMMS rempli par les États membres en mai/juin 2011.

19. Dans le cas du transport de voyageurs, 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, Slovaquie). Toutefois dans certains États membres tels que la Pologne, les nouveaux opérateurs sont issus du démantèlement partiel de l'opérateur historique et détiennent des monopoles de fait dans leurs régions respectives.

Figure 2: Total des parts de marché (exprimées en pourcentage du trafic en passagers-kilomètres) des opérateurs proposant des services de transport ferroviaire de passagers autres que l'opérateur principal fin 2010



Source : questionnaire RMMS rempli par les États membres en mai/juin 2011.

20. 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 États 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.
21. Dans le transport international de voyageurs, qui a été ouvert à la concurrence par la législation européenne le 1^{er} 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. C'est ainsi que la Deutsche Bahn et les ÖBB se sont associés à la compagnie lombarde FNM pour desservir la liaison Munich-Bologne. De même Trenitalia et Veolia Transdev proposent des liaisons Paris-Venise. Westbahn GmbH a ouvert une ligne Vienne-Salzburg-Freilassing. La Deutsche Bahn pourrait également proposer seule des liaisons depuis l'Allemagne vers Londres, voire Paris dans un avenir relativement proche. 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 Commission¹².

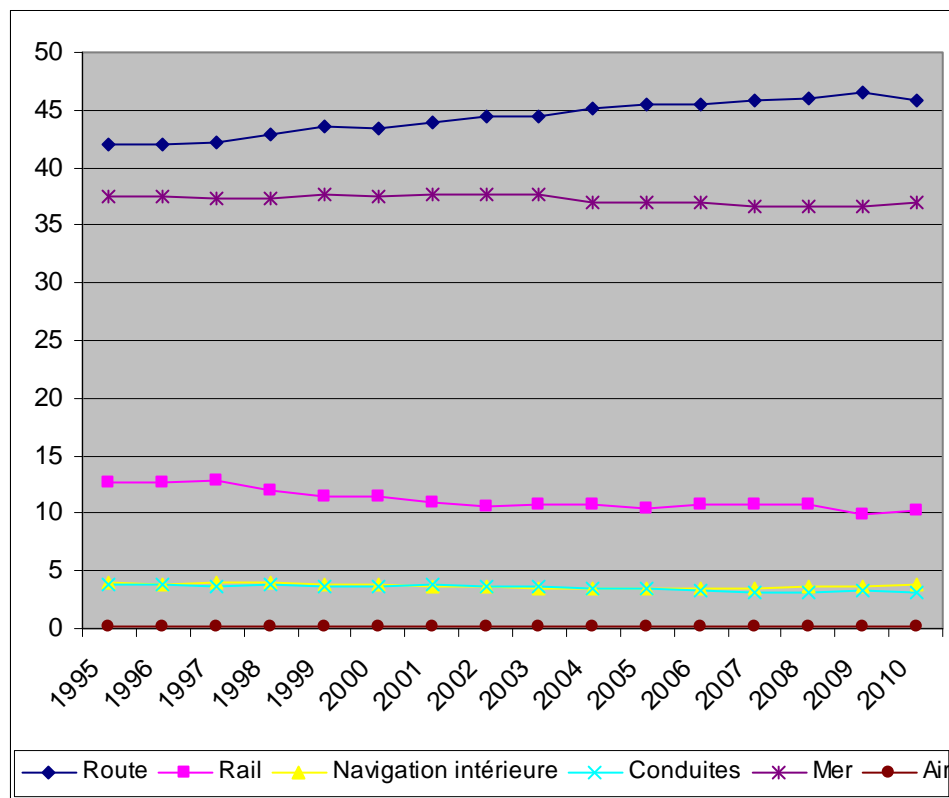
¹² Situation and perspectives of the rail market, mars 2010

V. FONCTIONNEMENT DU MARCHÉ DES TRANSPORTS FERROVIAIRES DANS L'UE¹³

V.1 Position du transport ferroviaire par rapport à d'autres modes

22. 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.
23. 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%.

Figure 3: Part du rail dans le transport de fret (UE-27, 1995-2010)

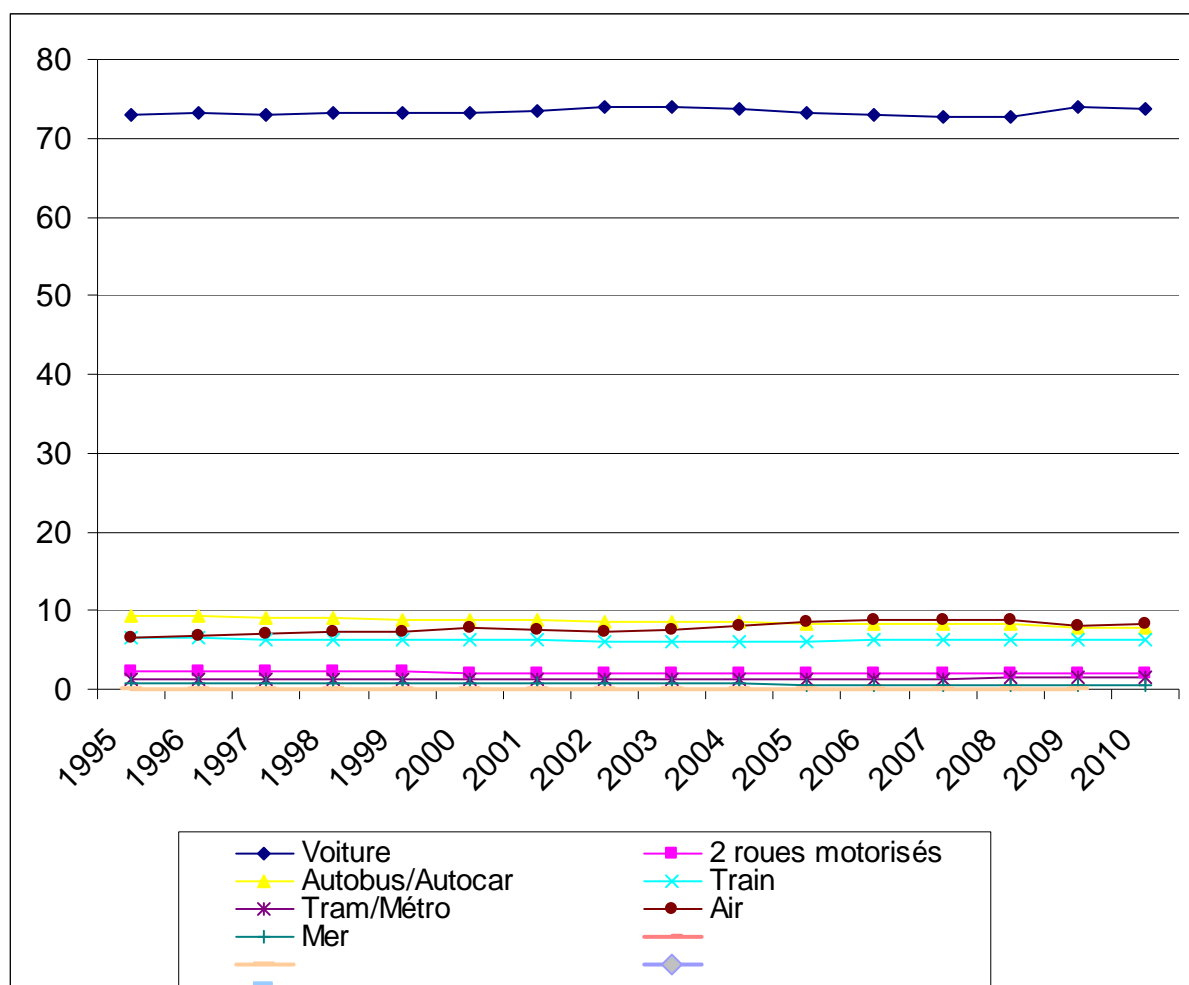


Source : mémento statistique «Le transports dans l'UE en chiffres, livret statistique 2012» (EU transport in figures, Statistical Pocketbook 2012)

24. 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.

Figure 4: Part du rail dans le transport de voyageurs (UE-27, 1995-2010)

¹³ Chypre et Malte ne possédant pas de réseaux ferroviaires, toutes les références à l'UE-12 et à l'UE-27 doivent être entendues hormis ces deux pays.



Source : *mémento statistique «Le transports dans l'UE en chiffres, livret statistique 2012» (EU transport in figures, Statistical Pocketbook 2012)*

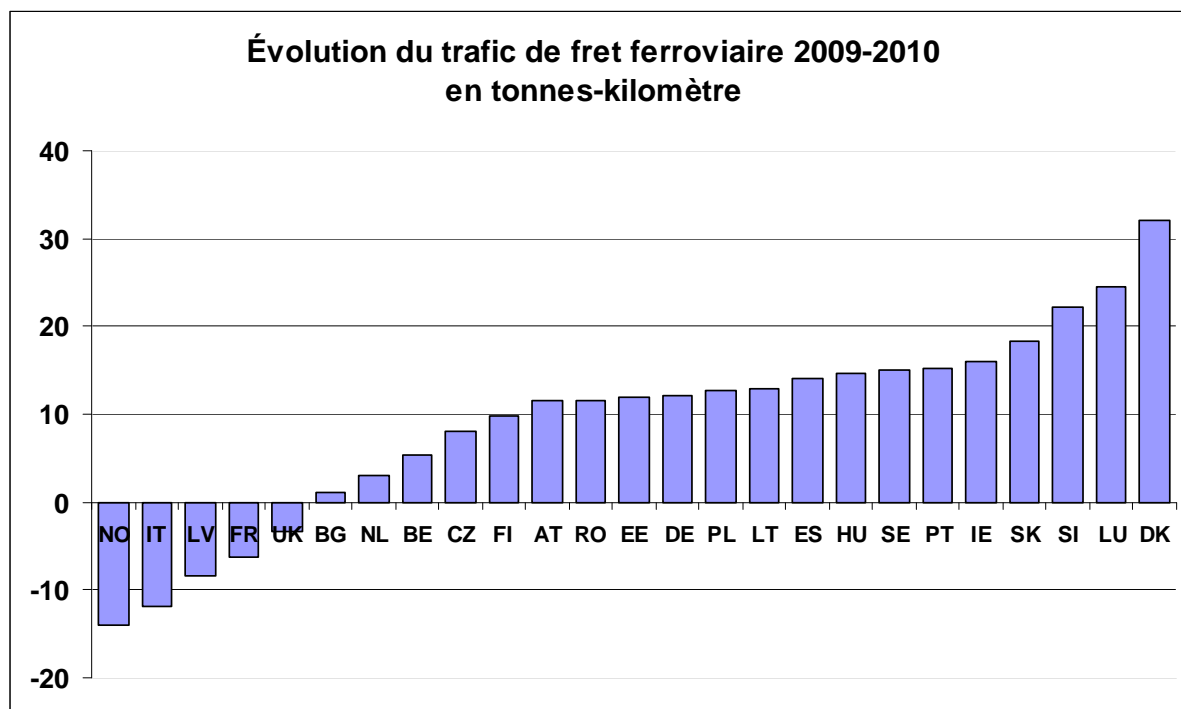
V.2 Tendances du transport ferroviaire en termes de volumes et de performances¹⁴

a) Dans le fret

25. 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 3^e trimestre 2011 restait inférieure de 9,2% à celle du 3^e trimestre 2008 sur l'ensemble du continent européen.

¹⁴ On entend par «performances du transport ferroviaire» le transport par rail exprimé en tonnes-kilomètres ou en passagers-kilomètres

Figure 5 : évolution du trafic de fret ferroviaire 2009-2010 en tonnes-kilomètre



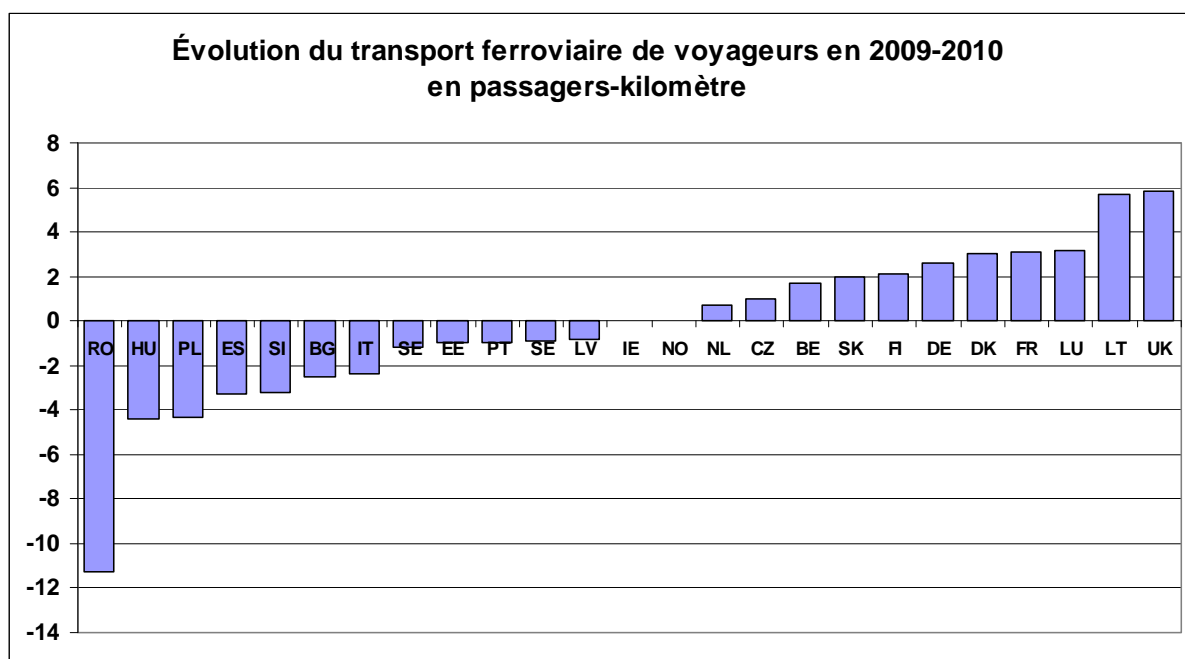
Source: questionnaires RMMS remplis par les Etats membres en mai-juin 2011.

b) Dans le transport de voyageurs

26. Le transport de voyageurs avait été relativement épargné par la crise, dans la mesure où 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%).

Figure 6: Evolution du transport ferroviaire de voyageurs en 2009/2010 en passagers-kilomètre



Source: questionnaires RMMS remplis par les Etats membres en mai-juin 2011

VI. PERFORMANCES DES ENTREPRISES FERROVIAIRES

a) Emploi

27. Le nombre de salariés fin 2010 dans les entreprises chargées de l'exploitation commerciale de services de transport ferroviaire et de la gestion des infrastructures s'élevait fin 2010 à 110000 en France, 80000 en Allemagne et 64000 en Pologne (voir annexe 6). Toutefois, étant donné que le périmètre d'activité de ces entreprises varie d'un Etat à l'autre, les comparaisons demeurent difficiles. De même, l'ampleur de la diminution des effectifs observée dans le secteur au cours de la dernière décennie s'avère difficile à quantifier de manière précise.
28. La part des personnes âgées de plus de 50 ans parmi la population active dans le transport terrestre atteignait 31% en 2010 contre 27% en moyenne tous secteurs confondus. Le secteur se distingue également par un âge moyen de départ précoce (55 ans) et par la faiblesse de la part des femmes dans l'emploi total (14%).

b) Industrie de l'équipement ferroviaire

29. D'après une étude de l'Union des Industries Ferroviaires Européennes (UNIFE)¹⁵, le marché ferroviaire mondial était estimé à plus de 120 milliards d'euros en 2007, et d'ici 2016 il devrait atteindre 154 milliards d'euros. Les plus forts taux de croissance sont attendus dans la région Asie-Pacifique ainsi que dans les pays de la Communauté des Etats Indépendants.
30. Par ailleurs la CER (Community of European Railways) souligne qu'un renouvellement important du matériel ferroviaire destiné au transport de passagers est en cours en République tchèque, en Slovaquie et en Slovénie.

¹⁵ Worldwide Rail Market Study – Status Quo & Outlook 2016

c) Qualité du service et satisfaction des passagers

31. La qualité des services ferroviaires de fret dans l'Union Européenne reste difficile à mesurer dans la mesure où les indicateurs sont généralement défavorables. Toutefois, la mise en place progressive du suivi des performances des services de fret ferroviaire sur les différents corridors fret devrait fournir certains éléments d'information quant à la ponctualité des services.
32. En vertu du règlement 1371/2007¹⁶, les opérateurs ferroviaires qui y sont soumis sont tenus de publier sur une base annuelle un rapport sur la qualité des services fournis et en particulier sur la ponctualité des services de transport de voyageurs.
33. Par ailleurs, une étude conduite pour la Commission (voir annexe 15) a montré que les passagers sont dans l'ensemble satisfaits de la sécurité à bord des trains, du temps de parcours prévu et du confort des voitures; en revanche, ils tendent à considérer que la propreté et l'entretien des trains, leur ponctualité ainsi que la qualité des informations fournies, notamment en cas de retard, sont les éléments qui devraient être améliorés. La ponctualité apparaît comme satisfaisante dans un nombre significatif d'Etats membres, mais elle est jugée insuffisante par plus de 40% des sondés en Pologne, en Allemagne, en Suède, en Roumanie et en France.
34. Les passagers estiment également que dans les gares, les parkings, la qualité des installations ainsi que la propreté et l'entretien devraient faire l'objet d'un soin particulier. A contrario, la facilité d'achat des billets, l'information et la sécurité semblent globalement satisfaisantes. Le degré de satisfaction par rapport aux gares varie toutefois nettement d'un pays à l'autre; il est très élevé en Espagne et au Luxembourg, mais reste faible en Pologne et en Hongrie.

d) Obligations de service public

35. 90% du marché ferroviaire domestique de passagers seraient couverts par des obligations de service public¹⁷. Dans les pays de l'UE-15, la plupart des contrats de service public sont signés pour une durée minimale de deux à dix ans; dans l'UE-12, alors qu'en 2005 la durée de la plupart des contrats n'excédait pas un an, la part des contrats de longue durée a augmenté, ce qui bénéficie aux investissements.
36. Les compensations exprimées en pourcentage de la différence entre les dépenses et les recettes de la vente de billets ne dépassaient pas 71% dans les pays de l'UE-12 en 2009, contre 94% dans l'UE-15; ces chiffres s'inscrivent en baisse de 4 points par rapport à 2007 dans un contexte de fortes contraintes budgétaires (voir annexe 11).

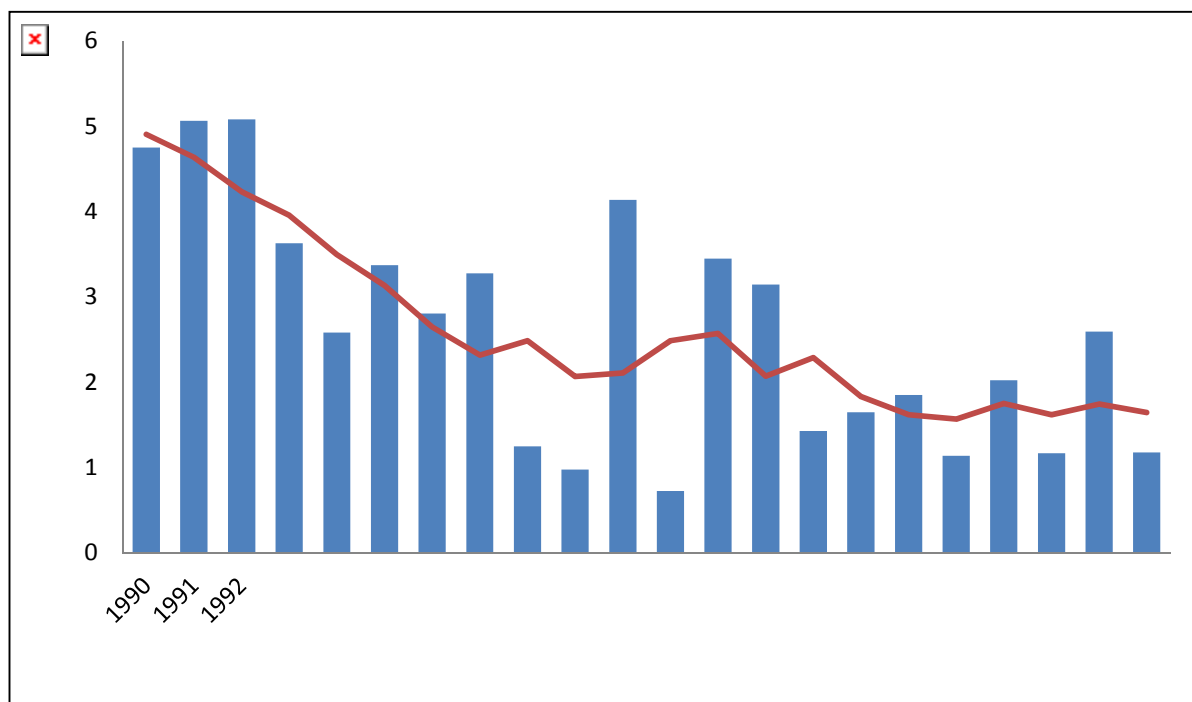
e) Sécurité

37. Selon le rapport de l'Agence ferroviaire européenne (voir annexe 16), 188 passagers de trains ont été victimes d'accidents mortels entre 2008 et 2010, sur un total de 4120 victimes recensées pendant la même période. 60% de ces décès concernent des personnes qui se trouvaient sur les rails dans des lieux auxquels l'accès est interdit.
38. Le niveau général de sécurité en Europe, mesuré en nombre d'accidents mortels par milliard de train-kilomètres, a poursuivi son amélioration depuis 1990, bien qu'à un rythme moindre depuis 2004, comme indiqué dans la figure 7.

¹⁶ Règlement (CE) No 1371/2007 du Parlement Européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires

¹⁷ Public service rail transport in the European Union: an overview (novembre 2011)

Figure 7: Collisions ferroviaires et déraillements mortels par milliard de trains-kilomètre



Source: rapport d'évaluation de la sécurité 2012 de l'Agence Ferroviaire Européenne

VII. INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT FERROVIAIRE

a) Longueur des réseaux

39. La longueur totale des lignes de chemins de fer de l'UE est d'environ 212 000 km, un niveau relativement stable depuis quelques années. Dans certains Etats qui connaissent des difficultés budgétaires particulièrement importantes, les fermetures affectent principalement non pas des lignes mais des voies, en particulier en Grèce, en Roumanie et au Portugal, notamment parce que ces réseaux sont surdimensionnés.
40. Toutefois, le réseau européen à grande vitesse a continué à croître, atteignant 6600 kilomètres en 2010, soit un doublement en huit ans. L'Espagne a désormais le réseau le plus important devant la France (voir annexe 8).

b) Evolution des investissements dans les infrastructures

41. D'après l'ITF (International Transport Forum), la part des investissements dans les infrastructures de transport terrestre est restée stable à 0,8% en Europe occidentale au cours de la décennie écoulée, tandis qu'elle augmentait dans les pays d'Europe centrale et orientale pour atteindre 2% en 2009. La part du rail dans ces investissements varie toutefois fortement d'un pays à l'autre; en 2009, elle atteignait 65% en Autriche, 55% au Royaume-Uni, 52% au Luxembourg, 45% en Suède et 41% en Belgique, et 32% en moyenne en Europe occidentale; dans les pays d'Europe centrale orientale, la part du rail a toutefois chuté de 22% en l'an 2000 à 13% en 2009 (voir annexe 9).

c) Redevances et contrats multi-annuels

42. Les niveaux des redevances d'accès au réseau varient de manière très importante d'un gestionnaire d'infrastructures à l'autre; pour un train de marchandises de 1000 tonnes, le prix en euros par train-kilomètre allait de 0,1 en Espagne et 0,5 en Suède à 10,2 en

Slovaquie et 9,8 en Irlande (voir annexe 10). De manière générale, il semble toutefois que les écarts soient appelés à se resserrer, plusieurs pays de l'UE-12 ayant traditionnellement des redevances élevées ayant annoncé ou même entamé une baisse des tarifs. Il est à noter que les redevances peuvent varier également de manière significative sur un même réseau national en fonction des lignes ou des horaires.

43. La Commission considère que les contrats multi-annuels entre gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires sont de nature à assurer un bon niveau de services et le nécessaire équilibre financier. Des contrats multi-annuels ont été signés dans une quinzaine d'Etats membres (voir annexe 12).

d) Déploiement d'ERTMS

44. L'introduction du système ERTMS (European Railway Traffic Management System) constitue un indicateur important de progrès vers davantage d'interopérabilité. Fin 2011, on comptait plus de 4000 kilomètres de lignes en service équipées avec ERTMS dans l'Union, ce qui représente un accroissement de plus de 20% par rapport à l'année précédente. En outre, plus de 4000 kilomètres de lignes sont actuellement en cours d'équipement et devraient entrer en service d'ici la fin 2013.
45. Le plan de déploiement européen adopté le 22 juillet 2009 rend obligatoire l'équipement d'axes clefs pour 2015. Les Etats membres doivent notifier avant la fin 2012 un calendrier détaillé comprenant notamment les dates de l'appel d'offres ainsi que les principales étapes d'exécution du projet permettant de conduire à l'installation de l'ERTMS pour 2015. La Commission veillera scrupuleusement au respect de cette obligation.

VIII. CONCLUSIONS

46. La crise économique de 2009 a eu un impact significatif sur le trafic de fret ferroviaire. Malgré un rebond important, les niveaux de 2010 sont restés inférieurs d'environ 15% à ceux qui avaient été observés en 2008 dans la majorité des Etats membres; le déclin s'est même poursuivi en France et en Italie. Au niveau de l'Union, il semble toutefois que la part modale du ferroviaire soit aujourd'hui comparable avec les niveaux d'avant-crise.
47. Les effets de la crise ont été beaucoup plus modestes dans le transport ferroviaire de passagers. De fait, la hausse du trafic observée dans la plupart des pays de l'UE-15 s'est poursuivie; le déclin amorcé dès les années 1990 dans l'UE-12 a pour sa part continué en 2010. Dans ce contexte, on 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.
48. Le processus d'ouverture du marché s'est accéléré dans le fret ferroviaire à l'occasion de la crise, bien qu'à un rythme inégal selon les Etats membres. 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.

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