



Bruxelles, le 30.1.2013
SWD(2013) 13 final

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

RÉSUMÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT

accompagnant le document:

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire

{COM(2013) 29 final}
{SWD(2013) 12 final}

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

RÉSUMÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT

accompagnant le document:

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire

DG chef de file: MOVE

1. DEFINITION DU PROBLEME

Tel qu'il est défini dans le livre blanc de 2011 sur la politique des transports, l'espace ferroviaire unique européen vise à créer un marché intérieur du transport ferroviaire dans lequel les entreprises ferroviaires européennes pourront fournir leurs services sans entraves techniques et administratives inutiles. Malgré la législation en vigueur, des problèmes d'efficacité et de concurrence subsistent.

L'infrastructure ferroviaire est l'épine dorsale et le moteur du marché intérieur, mais elle constitue également un monopole naturel en raison de ses coûts élevés. Étant donné la pression croissante qui s'exerce sur les finances publiques, il est plus important que jamais de réaliser des gains d'efficacité pour assurer une gestion et une utilisation optimales de l'infrastructure que se partagent les entreprises ferroviaires. Pour permettre une croissance durable, il faut éliminer les entraves à l'entrée sur le marché ferroviaire.

Un des moyens permettant de favoriser cette croissance durable est le renforcement du marché intérieur par l'optimisation de la gouvernance de l'infrastructure, en veillant notamment à ce que le gestionnaire de l'infrastructure a) exécute un ensemble cohérent de fonctions, se coordonne avec ses homologues de l'UE sur les questions transfrontières et soit réactif à l'égard des besoins des entreprises ferroviaires (le «défi de l'efficacité») et b) assure un accès effectif et non discriminatoire à l'infrastructure (le «défi de l'égalité d'accès»).

Le premier défi, celui de l'efficacité, résulte de ce que la gouvernance actuelle n'offre pas d'incitations et de moyens suffisants aux gestionnaires de l'infrastructure pour répondre aux besoins du marché des services de transport et contribuer à l'optimisation des performances du secteur dans son ensemble. La refonte du premier paquet ferroviaire a imposé aux gestionnaires de l'infrastructure l'obligation de consulter les utilisateurs et prévoit le recours à des systèmes d'amélioration des performances et à des objectifs de performance, mais ceux-ci ne permettent pas de mener un dialogue structuré et continu avec les usagers. De plus, la répartition des diverses fonctions de gestion de l'infrastructure entre plusieurs acteurs du marché peut engendrer des incohérences dans la gestion de l'infrastructure et accroître les coûts de coordination. Enfin, une condition importante de la réalisation de l'espace ferroviaire unique européen consiste à améliorer le fonctionnement de la coopération transfrontière des gestionnaires de l'infrastructure.

En second lieu, les conflits d'intérêts dans des holdings ferroviaires verticalement intégrées conduisent naturellement à des pratiques protectionnistes de la part des opérateurs historiques, lesquelles entravent la concurrence dans les services ferroviaires au détriment de tous les

autres candidats et donnent lieu, dès lors, à un «défi de l'égalité d'accès». L'expérience acquise ces dix dernières années démontre que la mise en œuvre des exigences de séparation actuelles n'a pas entièrement empêché les conflits d'intérêts et les pratiques discriminatoires pour l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux services connexes. De plus, le cadre juridique en vigueur s'est révélé insuffisamment à même d'assurer la détection et la prévention des subventions croisées pratiquées par les gestionnaires de l'infrastructure au profit des opérateurs historiques. Même le renforcement des pouvoirs des autorités de contrôle dans le cadre de la refonte est impuissant à empêcher ce phénomène, le risque étant inhérent à la structure en place.

Les problèmes décrits plus haut et les mesures envisagées pour les résoudre toucheront un grand nombre d'acteurs du marché ferroviaire, dont les autorités nationales, les gestionnaires de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires et, indirectement, les voyageurs et les utilisateurs des services de fret ferroviaire.

2. SUBSIDIARITE

Les articles 58, 90 et 100 du traité étendent au transport ferroviaire les objectifs consistant à créer un véritable marché intérieur dans le cadre d'une politique commune des transports de l'UE.

Les États membres agissant isolément ne sauraient assurer la cohérence du marché ferroviaire de l'Union et résoudre les divergences d'interprétation de la législation, dans la mesure où le problème réside précisément dans la persistance de règles nationales et le fonctionnement insatisfaisant des institutions nationales. En agissant à l'échelon de l'Union, il s'agit d'assurer la mise en œuvre cohérente de l'acquis ferroviaire de l'Union avec, en point de mire, la création d'un espace ferroviaire unique européen exempt de vaines entraves administratives et techniques.

3. OBJECTIFS

Objectif général: poursuivre le renforcement de la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire, de manière à renforcer la compétitivité du secteur ferroviaire par rapport aux autres modes de transport et à développer l'espace ferroviaire unique européen.

Objectifs spécifiques

Défi de la gestion efficiente:

1. améliorer l'aptitude des gestionnaires de l'infrastructure à gérer celle-ci de manière efficiente au profit des utilisateurs.

Défi de l'égalité d'accès:

2. éliminer les conflits d'intérêts et les distorsions de concurrence en matière d'accès à l'infrastructure.

Objectifs opérationnels

Défi de la gestion efficiente:

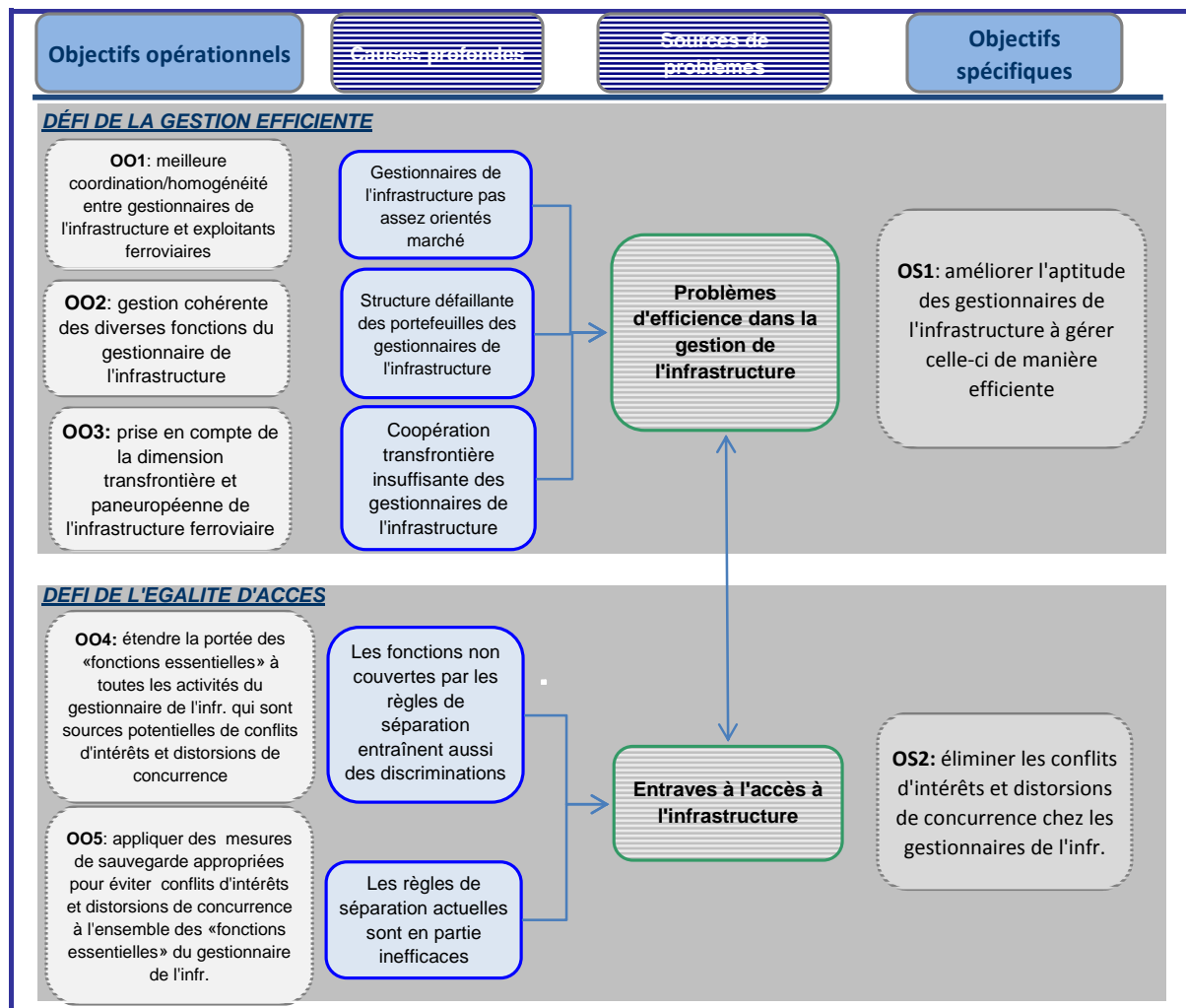
1. assurer une meilleure coordination/homogénéité entre les gestionnaires de l'infrastructure et les exploitants ferroviaires;
2. assurer la gestion cohérente des diverses fonctions du gestionnaire de l'infrastructure;

3. veiller à ce que la dimension transfrontière et paneuropéenne de l'infrastructure ferroviaire soit dûment prise en compte.

Défi de l'égalité d'accès:

1. étendre la portée des «fonctions essentielles» à toutes les activités du gestionnaire de l'infrastructure qui constituent des sources potentielles de conflits d'intérêts et de distorsion de concurrence;
2. appliquer les mesures de sauvegarde nécessaires pour éviter les conflits d'intérêts et les distorsions de concurrence à l'ensemble des «fonctions essentielles» du gestionnaire de l'infrastructure.

Figure 1 – Schéma des interactions entre les sources de problèmes, les causes profondes et les objectifs



4. OPTIONS

Afin de relever les deux grands défis, à savoir l'efficacité et l'égalité d'accès, d'une façon qui permette d'aboutir à une structure de gouvernance optimale, cinq groupes d'options ont été analysés, comprenant chacun des propositions de mesures destinées à remédier aux différents éléments problématiques, à savoir la coordination sur le marché, la cohérence des fonctions, les interfaces transfrontières, les conflits d'intérêts et l'égalité d'accès. Dans chaque groupe,

deux à quatre options ont été élaborées, outre l'option de référence. La combinaison de toutes ces options pourrait donner lieu, en théorie, à 576 scénarios. Dans un souci de rationalisation, un premier tri a été effectué entre les ensembles de mesures en fonction de critères tels que les points de vue des parties intéressées, le respect des principes de subsidiarité et de proportionnalité, l'efficacité au regard des objectifs et la faisabilité globale. Le tableau ci-dessous présente les 11 options retenues, dont 5 scénarios de référence, sur les 19 options évaluées.

Problème	Catégorie d'options en rapport	Options envisagées	Options retenues
Gestionnaires de l'infrastructure pas assez orientés vers le marché	Options C (coordination): coordination entre gestionnaires de l'infrastructure et entreprises ferroviaires	Option C0: scénario de référence – améliorations telles que prévues par la refonte	✓
		Option C1: participation des entreprises ferroviaires à l'organe de direction du gestionnaire de l'infrastructure	
		Option C2: organismes de coordination entre gestionnaires de l'infrastructure et entreprises ferroviaires	✓
		Option C3: homogénéisation par de nouvelles incitations financières	
Gestion incohérente des fonctions du gestionnaire de l'infrastructure	Options F (fonction): gestion cohérente des fonctions clés	Option F0: scénario de référence – la CdJ clarifie le contenu des fonctions essentielles existantes	✓
		Option F1: nouveau mécanisme de coordination entre les diverses entités chargées des fonctions du gestionnaire de l'infrastructure	
		Option F2: gestionnaires de l'infrastructure unifiés (toutes les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure incombent aux gestionnaires de l'infrastructure)	✓
Coopération transfrontière insuffisante entre gestionnaires de l'infrastructure	Options CT (coordination transfrontière): gestion transfrontière de l'infrastructure	Option CT0: scénario de référence – mise en œuvre de la législation existante de l'UE (refonte, règlement sur les corridors de fret ferroviaire, etc.)	✓
		Option CT1: mise en place d'un réseau de gestionnaires de l'infrastructure de l'UE	✓
		Option CT2: création d'une structure de l'UE intégrant les gestionnaires de l'infrastructure nationaux	
Inégalité d'accès à certaines	Options SF (séparation des fonctions):	SF0: scénario de référence – exigences de séparation s'appliquant uniquement à la répartition des sillons et aux redevances d'accès aux voies	✓

fonctions clés	fonctions soumises à des exigences de séparation	Option SF1: séparation des fonctions essentielles actuelles + de la gestion du trafic	
		Option SF2: séparation des fonctions essentielles actuelles + de la gestion du trafic + de la maintenance	
		Option SF3: séparation de toutes les fonctions du gestionnaire de l'infrastructure	✓
Conflits d'intérêts dans la gestion des fonctions du gestionnaire de l'infrastructure	Options S (séparation): modalités de séparation des gestionnaires de l'infrastructure par rapport aux entreprises ferroviaires	Option S0: scénario de référence – exigences de séparation existantes pour les fonctions essentielles selon l'interprétation qu'en donnera prochainement un arrêt de la CdJ	✓
		Option S1: compétences supplémentaires pour les organismes de contrôle	
		Option S2: clarification, dans le droit de l'UE, des implications concrètes des obligations de séparation existantes	✓
		Option S3: séparation institutionnelle	✓
		Option S4: désignation d'un responsable de la conformité dans les structures intégrées	

Après examen, seuls les scénarios et options ci-après ont été retenus:

Catégorie d'options	Scénario de référence	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Coordination entre gestionnaires de l'infrastructure et entreprises ferroviaires	Option C0: améliorations telles que prévues par la refonte	Option C2: organismes de coordination	Option C2: organismes de coordination	Option C2: organismes de coordination
Gestion cohérente des fonctions clés	Option F0: clarification des fonctions essentielles existantes par la CdJ, mais la portée reste limitée	Option F2: gestionnaires de l'infrastructure unifiés	Option F2: gestionnaires de l'infrastructure unifiés	Option F2: gestionnaires de l'infrastructure unifiés
Gestion transfrontière des gestionnaires de l'infrastructure	Option CT0: mise en œuvre de la législation existante de l'UE (refonte, règlement sur les	Option CT1: mise en place d'un réseau de gestionnaires de l'infrastructure	Option CT1: mise en place d'un réseau de gestionnaires de l'infrastructure de l'UE	Option CT1: mise en place d'un réseau de gestionnaires de l'infrastructure

	corridors de fret ferroviaire)	de l'UE		de l'UE
Fonctions soumises à des exigences de séparation	Option SF0: séparation s'appliquant uniquement à la répartition des sillons et aux redevances d'accès aux voies	Option SF3: séparation de toutes les fonctions du gestionnaire de l'infrastructure	Option SF3: séparation de toutes les fonctions du gestionnaire de l'infrastructure	Option SF3: séparation de toutes les fonctions du gestionnaire de l'infrastructure
Modalités de séparation	Option S0: exigences de séparation existantes	Option S0: exigences de séparation existantes	Option S2: clarification, dans le droit de l'UE, des implications concrètes des obligations de séparation existantes	Option S3: séparation institutionnelle

5. ANALYSE DES IMPACTS

L'analyse a porté sur les principaux impacts économiques des scénarios, établis à partir de leur incidence sur le secteur ferroviaire. Le rapport est essentiellement consacré aux impacts directs sur le secteur ferroviaire sous l'angle des coûts de mise en application, des coûts de transaction, des coûts réglementaires, des coûts des pratiques discriminatoires, des coûts liés aux subventions croisées, mais également aux impacts de la séparation sur l'usage efficient de l'infrastructure (comprenant une analyse des coûts du manque d'homogénéité). Les impacts induits de l'initiative, tels que le degré de concurrence, le degré d'activité, les investissements, la qualité du service, la sécurité et les incidences sur les PME, sont aussi évalués, en prenant en considération les impacts indirects plus généraux sur l'économie et le système de transport en Europe. L'analyse se fonde principalement sur l'évaluation qualitative des options, étayée par des éléments quantitatifs dans la mesure du possible.

L'analyse des impacts environnementaux s'est quant à elle intéressée notamment aux changements climatiques, à la pollution et au bruit, tandis que celle des impacts sociaux a notamment porté sur les taux d'emploi, la sécurité et les conditions de travail, y compris les salaires.

Analyse des impacts directs

Impacts par rapport au scénario de référence	Scénario 1 (mesures d'efficience uniquement)	Scénario 2 (efficience et mise en application de la séparation)	Scénario 3 (efficience et séparation institutionnelle)
Coûts de mise en application (coûts uniques)	0/-	-- Volume potentiel des coûts 0,17 Mrd EUR	- Volume potentiel des coûts 0,24 Mrd EUR
	Coûts peu importants liés à la création des organismes de coordination dans un grand nombre d'EM et à l'unification des fonctions de gestionnaire de l'infrastructure dans certains EM.	Les coûts sont liés à la réorganisation interne nécessaire à la mise en place de «murailles de Chine». Concerne les EM possédant des structures intégrées ou de holdings.	~0,9 % des coûts d'exploitation annuels. Concerne les EM possédant des structures intégrées ou de holdings.
Coûts de transaction	+	- Fourchette de coûts potentielle entre 0,05 Mrd EUR et 0,16 Mrd EUR par an	-- Fourchette de coûts potentielle entre 0,05 Mrd EUR et 0,16 Mrd EUR par an
	Amélioration partielle par une meilleure coordination. Concerne tous les EM.	Au moins 0,15 % des coûts d'exploitation. Concerne les EM possédant des structures intégrées ou de holdings.	~0,3 % des coûts d'exploitation. Concerne les EM possédant des structures intégrées ou de holdings.
Coûts réglementaires	0	0	+
	Les coûts réglementaires dans le scénario 1 ne devraient pas être sensiblement inférieurs à ceux du scénario de référence.	Les coûts réglementaires dans le scénario 2 ne devraient pas être sensiblement inférieurs à ceux du scénario de référence.	Le recul des coûts réglementaires par train-kilomètre pourrait atteindre 75 % sous l'effet de la séparation institutionnelle. Concerne les EM possédant des structures intégrées ou de holdings.
Autres coûts et avantages en rapport avec:			
la discrimination	0	0/+	++
	Impact nul	Les compétences de surveillance dévolues aux organes réglementaires sont étendues, mais conservent un caractère réactif ne permettant d'éviter que partiellement les coûts d'opportunité liés à la discrimination.	La séparation institutionnelle complète permettrait d'éliminer les possibilités et les motifs de discrimination.
les subventions croisées	0	0/+	++
	Impact nul	Les problèmes de transparence et les risques de subvention	La séparation institutionnelle complète garantirait la

		croisée restent inhérents aux structures intégrées et de holdings même s'il existe des exigences de séparation comptable.	transparence nécessaire et éliminerait la possibilité de subvention croisée.
l'efficience	+	+	++
	<p>Le renforcement de la pression concurrentielle et la spécialisation accrue des acteurs du marché exerceront un effet positif supplémentaire sur la productivité et l'efficience de ces derniers. Parallèlement, ainsi qu'il est expliqué dans l'annexe V, des synergies et des économies d'échelle risquent d'être perdues en cas de séparation entre les gestionnaires de l'infrastructure et une entreprise ferroviaire dominante. Il s'agit toutefois de risques inévitables pour garantir des conditions de concurrence équitables à tous les opérateurs. Ils seront atténués par une meilleure coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure et les utilisateurs de l'infrastructure ainsi que par la mise en œuvre complète des incitations financières prévues par la refonte (modulation des redevances, mécanisme d'incitation et système d'amélioration des performances). Ces mesures assureront une harmonisation suffisante des stratégies et des investissements, ce qui conduira essentiellement à des gains d'efficience à long terme.</p>		

Évaluation des impacts induits et indirects

Impacts par rapport au scénario de référence	Option n° 1	Option n° 2	Option n° 3
Impacts économiques			
- Impact sur le secteur ferroviaire			
Degré de concurrence	+	++	+++
Degré d'activité des exploitants ferroviaires	+	++	+++
Niveau des investissements	+	++	++
Niveau de qualité du service et de ponctualité	0/+	+	++
Niveau de sécurité ferroviaire	0	0	0
Incidences sur les PME	0	+	++
- Impact sur le secteur des transports			
Transfert modal	0/+	+	+
Efficience du système de transport (congestion et durée des trajets)	+	+	++
Économie européenne	+	+	+
Impact sur l'économie européenne	+	+	+
Impacts environnementaux			
Changements climatiques	0/+	+	+
Pollution	0/+	+	+
Bruit ferroviaire	0/+	0/+	0/+
Impacts sociaux			
Emploi et conditions de travail dans le secteur ferroviaire	+	+	++
Sécurité des transports	0/+	0/+	0/+

6. COMPARAISON DES OPTIONS

Compte tenu de tous les impacts, le scénario 3 est considéré comme le plus avantageux, avec la création d'un organisme de coordination entre utilisateurs et gestionnaires de l'infrastructure, l'unification des fonctions, la mise en place d'un réseau européen de gestionnaires de l'infrastructure et l'instauration d'exigences de séparation institutionnelle pour toutes les fonctions du gestionnaire de l'infrastructure.

De plus, ce scénario est le plus apte à réaliser les objectifs généraux, spécifiques et opérationnels et améliore les conditions de concurrence et d'efficacité au sein du système ferroviaire. Il favorise la croissance économique, améliore l'utilisation des capacités et les performances de l'infrastructure et réduit les obstacles et entraves à l'entrée en éliminant les conflits d'intérêts. Il assure également la transparence financière et réduit le coût de la réglementation en limitant les coûts de mise en application.

Le tableau ci-dessous présente les résultats globaux de la comparaison des scénarios.

	Efficacité		Effizienz opérationnelle	Efficience			Cohérence		Motivation
	OS1: améliorer l'aptitude des gestionnaires à gérer	OS2: éliminer les distorsions de concurrence en matière d'accès à l'infrastr.		Coûts de mise en application	Coûts réglementaires	Coûts de transaction	Emploi et conditions de travail	Durabilité environnementale	
	0	0	0	0	0	0	0	0	Scénario 0
Scénario 1	++	+ / 0	+	0 / -	0	+	+	0 / +	Le scénario 1 devrait déjà exercer un effet positif important sur l'efficience des gestionnaires de l'infrastructure. Toutefois, sur le plan de la réduction des conflits d'intérêts, son impact résultant de l'extension de l'exigence d'indépendance existante à toutes les fonctions du gestionnaire de l'infrastructure sera limité. L'effet sur les coûts de transaction actuels est positif, mais limité, grâce à une meilleure homogénéité entre gestionnaires de l'infrastructure et entreprises ferroviaires; les coûts réglementaires et les coûts de mise en application augmentent modérément, les mesures d'efficience imposant une charge administrative limitée. Les incidences sociales et environnementales sont modérées mais positives.
Scénario 2	++	++	++	--	0	-	+	+	Le scénario 2 aura le même impact positif que le scénario 1 sur l'aptitude des gestionnaires de l'infrastructure à gérer l'infrastructure. Toutefois, son efficience opérationnelle sera supérieure, en raison de l'accroissement de la pression concurrentielle sur les entreprises ferroviaires. Le scénario 2 supprime les conflits d'intérêts dans l'accès à l'infrastructure mais ne garantit ni une transparence financière optimale, ni l'absence de distorsion de concurrence. Les coûts de transaction augmentent avec le nombre de nouveaux arrivants et la croissance du trafic. Les coûts de mise en application et les coûts réglementaires sont plus élevés en raison, respectivement, de la mise en place de «murs de Chine» et de l'absence de transparence financière. Les incidences sociales et environnementales sont modérées mais positives.

	Efficacité		Efficience opérationnelle des gestionnaires de l'infrastructure	Efficience			Cohérence		Motivation
	OS1: améliorer l'aptitude des gestionnaires à gérer	OS2: éliminer les distorsions de concurrence en matière d'accès à l'infrastructure		Coûts de mise en application	Coûts réglementaires	Coûts de transaction	Emploi et conditions de travail	Durabilité environnementale	
Scénario 3	++	+++	++	-	+	--	++	+	Le scénario 3 améliore davantage l'aptitude des gestionnaires de l'infrastructure à gérer l'infrastructure grâce aux gains de spécialisation réalisés sur la séparation institutionnelle. La transparence financière est totale, ce qui élimine entièrement les risques de distorsion de concurrence pour un coût de mise en application et un coût réglementaire relativement faibles. Les coûts de transaction augmentent encore malgré l'effet d'atténuation résultant d'une meilleure homogénéité entre gestionnaires de l'infrastructure et entreprises ferroviaires. La croissance du trafic et l'efficience produisent les impacts sociaux et environnementaux les plus positifs.

7. SYNTHÈSE DES RESULTATS DES INITIATIVES DU QUATRIÈME PAQUET FERROVIAIRE

L'objectif ultime de la séparation est de créer un secteur ferroviaire plus concurrentiel et efficace et, partant, d'encourager une meilleure offre de services tout en améliorant l'utilisation des fonds publics octroyés au secteur ferroviaire sous la forme de subventions. Le tableau ci-dessous récapitule les gains financiers en rapport avec:

1. l'initiative de séparation uniquement (colonne 1);
2. l'ouverture du marché national des services de transport de voyageurs uniquement pour deux scénarios.

Scénario d'ouverture du marché 1 – priorité aux économies (colonne 2) – Dans ce scénario, on suppose que les autorités compétentes se concentreraient sur les réductions de coûts, considérant toutes les réductions de coûts réalisées sur la passation des contrats de service public comme des économies de liquidités sans rien en réinvestir pour augmenter la qualité ou la capacité du système ferroviaire.

Scénario d'ouverture du marché 2 – priorité au réinvestissement (colonne 3) – Dans ce scénario, il est supposé que les autorités compétentes ne se focaliseraient pas sur les réductions de coûts mais «réinvestiraient» implicitement la moitié des économies potentielles réalisées sur les coûts de passation des contrats de service public en intégrant dans les cahiers des charges une exigence de renforcement de la qualité ou de la capacité. En termes de retombées monétaires, cela implique une réduction de la VAN, les gains résidant dans l'augmentation du nombre de voyageurs/kilomètres;

3. les effets combinés des deux initiatives, en distinguant deux scénarios possibles.

Scénario «effets combinés» 1 – priorité aux économies (colonne 4)

Scénario «effets combinés» 2 – priorité au réinvestissement (colonne 5)

Effets combinés des politiques d'ouverture du marché et de gouvernance de l'infrastructure – Estimations financières principales					
Toutes les variations sont des estimations données à titre d'illustration VAN (Mrd EUR) à l'horizon 2035, actualisée à 4 % à 2019	Scénario de séparation 3	Ouverture du marché: scénario 1 - économies	Ouverture du marché: scénario 2 - réinvestissement	Effets combinés: scénario 1 - économies	Effets combinés: scénario 2 - réinvestissement
	1	2	3	4	5
Coûts de transaction (estimation moyenne)	-1,37	-0,42	-0,42	-1,77	-1,77
Gains pour les services nationaux*	5,86	29,85	21,46	43,07	33,71
Gains pour les services internationaux	1,07			1,05	0,89
Gains pour le fret	1,00			1,00	1,00
Total VAN	6,56	29,44	21,04	43,35	33,83

La séparation institutionnelle envisagée dans le scénario 3 est un préalable important à la réalisation de tous les effets positifs de l'ouverture du marché, comme on l'a déjà vu pour le marché du fret ferroviaire et le transport international de passagers. La combinaison des deux initiatives se traduit par d'importantes synergies, comme le montre le tableau ci-dessous.

Effets combinés des politiques d'ouverture du marché et de gouvernance de l'infrastructure – Amplitude des effets attendus			
Toutes les variations sont des estimations données à titre d'illustration, en euros par an	Gains financiers (VAN, Mrd EUR)	Augmentation du nombre de passagers/kilomètres (Mrd)	Augmentation de la part de marché des nouveaux arrivants (%)
Scénario 1 – priorité aux économies			
Séparation verticale uniquement	6,56	0,8	0,5
Ouverture du marché uniquement	29,44	2,0	3,8
Combinaison de l'ouverture du marché et de la séparation verticale	43,35	3,8	6,4
Scénario 2 – priorité au réinvestissement			
Séparation verticale uniquement	4,42	1,1	0,5
Ouverture du marché uniquement	21,04	8,4	3,7
Combinaison de l'ouverture du marché et de la séparation verticale	33,83	16,4	6,2

Le premier scénario est centré sur les seuls gains financiers (principalement constitués d'économies sur les dépenses publiques), tandis que le second scénario, centré sur le réinvestissement, permettrait d'assurer une augmentation de 16,4 milliards du nombre de passagers-kilomètres (dépassement de 6 % de l'évolution prévue dans la situation de référence) et d'augmenter de 6 % la part de marché des nouveaux arrivants pour la porter à 25 %.

8. SUIVI ET EVALUATION

La Commission assurera un suivi et une évaluation continus de la mise en œuvre des objectifs spécifiques de la présente législation et de ses incidences au moyen d'un jeu d'indicateurs. Afin de ne pas accroître la charge imposée aux organes chargés de la production des données, ces indicateurs sont alignés sur ceux que fournit la Commission dans le cadre de la législation en vigueur de l'Union par l'intermédiaire du «système de surveillance du marché ferroviaire» (RMMS) amélioré, des organismes de contrôle et de l'Agence ferroviaire européenne.

Les indicateurs comprendront les taux d'utilisation de l'infrastructure, les volumes de trafic, le nombre de nouveaux arrivants, la part de marché des nouveaux arrivants et les plaintes adressées aux organismes de contrôle.

Ces informations sont déjà disponibles en grande partie dans le RMMS existant, auquel sont associées toutes les parties prenantes, et la refonte prévoit des améliorations en ce qui concerne les redevances d'utilisation de l'infrastructure, la répartition des capacités, les investissements dans l'infrastructure ferroviaire, la tarification, la qualité des services, les

contrats de service public, l'octroi des licences et le degré d'ouverture du marché, l'harmonisation entre les États membres ainsi que l'emploi et les conditions sociales connexes.