



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 18.10.2007  
COM(2007) 609 final

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT  
EUROPEEN**

**sur le suivi de l'évolution du marché ferroviaire**

{SEC(2007)1323}

# COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPEEN

## sur le suivi de l'évolution du marché ferroviaire

### I. INTRODUCTION

1. Au cours des dernières années, les chemins de fer dans l'Union européenne ont connu des changements importants, suscités dans une large mesure par des initiatives prises au niveau européen. En 2001 tout d'abord, trois paquets de mesures ont été adoptés dans le but d'ouvrir progressivement le marché ferroviaire et d'accroître l'harmonisation technique et opérationnel dans les domaines de l'interopérabilité ferroviaire et de la sécurité, afin d'établir un espace ferroviaire européen (voir l'annexe 1<sup>1</sup>).
2. Une description détaillée du cadre réglementaire et institutionnel établi par le premier de ces paquets, ainsi qu'une analyse de son impact sur le marché du transport ferroviaire, ont été présentées dans le rapport de mai 2006 établi par la Commission<sup>2</sup>. La présente analyse de l'évolution du marché ferroviaire s'appuie sur les conclusions de ce rapport.
3. Un suivi continu du marché ferroviaire s'impose afin d'évaluer l'influence de toute la gamme des actions de la politique communautaire sur le marché du rail, et de faciliter la définition de nouvelles mesures opérationnelles adaptées aux besoins actuels et futurs des chemins de fer.
4. En 2001, la législation ferroviaire communautaire<sup>3</sup> faisait déjà obligation à la Commission de surveiller les conditions techniques et économiques du marché du transport ferroviaire dans l'UE. Elle imposait également à la Commission de faire rapport au Parlement européen et au Conseil sur, entre autres, le développement du marché intérieur des services ferroviaires, les conditions-cadres, l'état de l'infrastructure et l'utilisation des droits d'accès.
5. Enfin, la nécessité de surveiller le marché ferroviaire sous forme d'un *tableau de bord* reprenant la plupart des indicateurs pertinents du marché intérieur des services de transport ferroviaire, en particulier sur l'ouverture progressive à la concurrence nationale et internationale, a été réaffirmée dans l'examen à mi-parcours, en 2006, du livre blanc sur les transports<sup>4</sup>.
6. La présente communication sur le suivi de l'évolution du marché ferroviaire y pourvoit. Elle contient une première analyse statistique de l'évolution du marché ferroviaire et constitue le point de départ d'un régime de rapports réguliers.

---

<sup>1</sup> La présente communication sur le suivi de l'évolution du marché ferroviaire est accompagnée d'un document de travail des services de la Commission comportant 23 annexes.

<sup>2</sup> COM (2006) 189 final du 3 mai 2006.

<sup>3</sup> Section V bis de la directive 2001/12/CE.

<sup>4</sup> COM (2006) 314 final du 22 juin 2006.

## II. SYSTEME DE SUIVI DU MARCHÉ FERROVIAIRE (RMMS)

7. Afin de satisfaire aux exigences en matière de suivi, la Commission a mis sur pied en 2001 un système de suivi du marché ferroviaire (RMMS) consistant à publier, sur le site internet<sup>5</sup> de la direction générale de l'énergie et des transports, des informations sur les différents aspects des marchés ferroviaires. Ces informations sont régulièrement mises à jour et complétées afin de couvrir un éventail encore plus large d'indicateurs de développement du marché.
8. La Commission est assistée dans ses tâches de suivi par un groupe de travail composé d'experts des ministères nationaux et de l'industrie ferroviaire. Entre 2001 et 2007, dix-huit réunions du groupe de travail RMMS ont eu lieu.
9. La présente analyse se fonde sur les travaux du RMMS, sur les sources statistiques disponibles auprès de la Commission européenne, sur des études récentes<sup>6</sup> et sur le rapport relatif à la mise en œuvre du premier paquet ferroviaire (voir plus haut).
10. Elle est plus particulièrement axée sur les aspects suivants :
  - le cadre réglementaire et institutionnel créé en vue de la libéralisation du marché ferroviaire et le renforcement de la position des chemins de fer en qualité de mode de transport sûr et respectueux de l'environnement;
  - le développement du marché ferroviaire en termes de performances de transport de marchandises et de voyageurs, la comparaison intermodale et les indicateurs de l'ouverture du marché;
  - la performance financière du secteur, y compris les données concernant la capacité, l'état et le taux d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et le développement de l'industrie des équipements.
11. Il faut préciser que l'insuffisance des données disponibles empêche de couvrir certains aspects particuliers des marchés ferroviaires tels que les actifs des entreprises ferroviaires (matériel roulant) ou des facteurs intangibles comme la formation du personnel.

## III. LA MISE EN ŒUVRE DU CADRE INSTITUTIONNEL ET JURIDIQUE

12. Tous les États membres dotés de réseaux ferroviaires ont transposé les directives du premier paquet ferroviaire (voir les annexes *2bis* et *2quater*). Toutefois, les retards dans la transposition ont obligé la Commission à ouvrir 56 procédures d'infraction, dont 12 ont abouti à des arrêts de la Cour (voir l'annexe *3bis*). Les mesures nationales de mise en œuvre pour certaines dispositions essentielles du paquet sont actuellement en cours d'examen<sup>7</sup>.

---

<sup>5</sup> [http://ec.europa.eu/transport/rail/market/index\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/market/index_fr.htm).

<sup>6</sup> Ces documents se trouvent sur le site internet suivant:  
[http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index_fr.htm)

<sup>7</sup> Cet exercice jettera les bases, notamment, de la refonte des directives du premier paquet ferroviaire, prévue pour 2008.

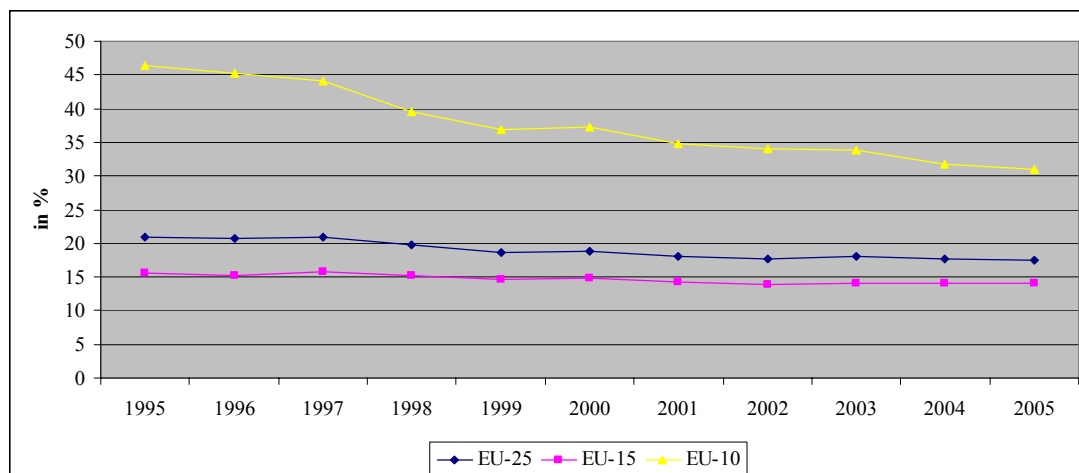
13. Certains États membres n'ayant que partiellement transposé le deuxième paquet ferroviaire en droit national (voir annexes *2ter* et *2quater*), la Commission a engagé 55 autres procédures d'infraction, dont 18 ont abouti à la saisine de la Cour. Cinq de ces affaires ont déjà été retirées du fait de la notification des mesures de mise en œuvre, mais 13 autres sont encore pendantes (voir annexe *3ter*).
14. Toutes les institutions requises par le premier et le deuxième paquets ont déjà été mises en place dans les États membres. Il s'agit de sociétés et d'organismes nationaux chargés de l'allocation des capacités, d'entités responsables de l'octroi des licences, d'organes de réglementation, d'autorités nationales de sécurité, d'organismes d'investigation et d'organismes notifiés (voir les annexes 4, 5, 6 et 7).
15. Il faut préciser que, dans le cas des organes de réglementation, les données sur les effectifs chargés des questions liées à la réglementation et le nombre de plaintes traitées en 2005 font quelque peu douter de leurs capacités administratives.
16. Une analyse approfondie de la transposition de la législation relative à l'interopérabilité et à la sécurité ferroviaires est en cours. Selon les premières conclusions, la mise en œuvre des directives sur la sécurité et l'interopérabilité semble incomplète dans certains pays qui les ont déjà formellement transposées. En outre, les retards dans la transposition du deuxième paquet ferroviaire entraînent une insécurité juridique pour les acteurs du marché ferroviaire. Bien que les institutions requises par ce paquet soient déjà en place dans les pays concernés, l'absence de base juridique pour leurs activités semble faire gravement obstacle au bon fonctionnement du marché ferroviaire.

#### **IV. FONCTIONNEMENT DU MARCHÉ DES TRANSPORTS FERROVIAIRES DANS L'UE**

##### **IV.1. Position du transport ferroviaire par rapport à d'autres modes**

17. Depuis 1970, le déclin du rail est continu: sa part mesurée en tonnes-kilomètres dans le transport de fret est passée, dans l'UE-15, de 20% en 1970 à 8% en 2003 (10% dans l'UE-25 en 2005). Au cours de la dernière décennie, cette tendance à la baisse a ralenti, la part du rail n'ayant diminué que de 2% entre 1995 et 2005 (voir annexe *8bis*).
18. Sur l'ensemble des modes de transport terrestre, le rail a représenté 17,4% du marché du fret dans l'UE en 2005, ce chiffre étant plus de deux fois supérieur dans les «nouveaux» États membres que dans l'UE-15 (30,9 contre 14%) (voir la figure 1 et l'annexe *8quater*).

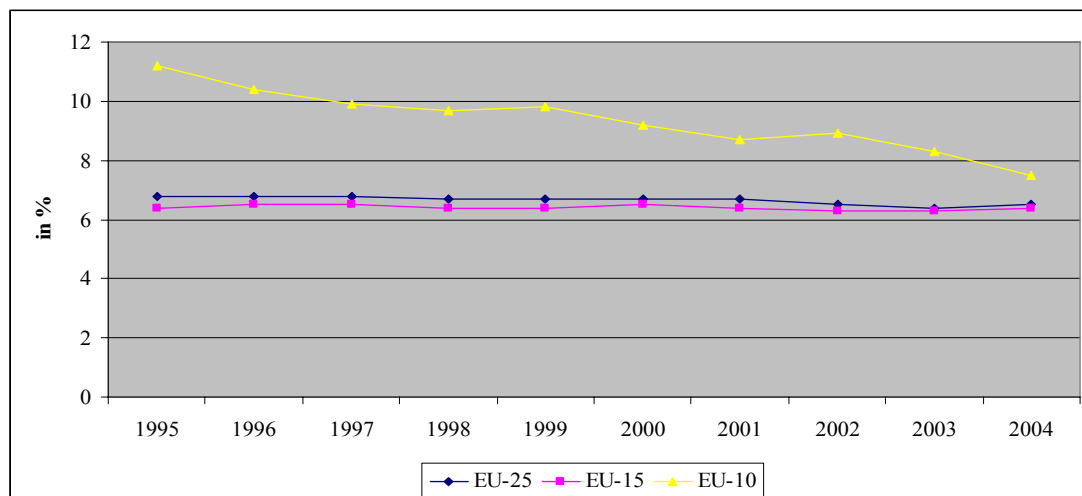
Figure 1: Part du rail dans le marché intérieur du fret terrestre (UE-25, UE-15 et UE-10, 1995-2005)



Source : Eurostat, UIC, *mémento statistique «Les chiffres de l'énergie et des transports dans l'UE en 2006»* (Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2006), estimations de la DG TREN et statistiques nationales.

19. De même, dans le cas du transport de voyageurs, on a observé un déclin sur les trois dernière décennies, moins prononcé, toutefois, que pour le fret. La part du rail sur le marché du transport de voyageurs est passée de 10,2% en 1970 à 6,3% en 2003 pour l'UE-15 (en termes de voyageurs-kilomètres). Pour l'UE-25, ce chiffre était de 5,8% en 2004 (voir l'annexe 8ter).
20. Si l'on ne prend en compte que les modes de transport terrestres, le transport ferroviaire de voyageurs représentait en 2004 6,5% du marché de l'UE. La part de marché du rail dans l'UE-15 s'est maintenue au cours de la dernière décennie au-dessus de 6%. Elle a en revanche fortement chuté dans l'UE-10, passant de 11,2% en 1995 à 7,5% en 2004 (voir la figure 2 et l'annexe 8quinquies).

Figure 2: Part du rail dans le marché intérieur du transport terrestre de voyageurs (UE-25, UE-15 et UE-10, 1995-2004)



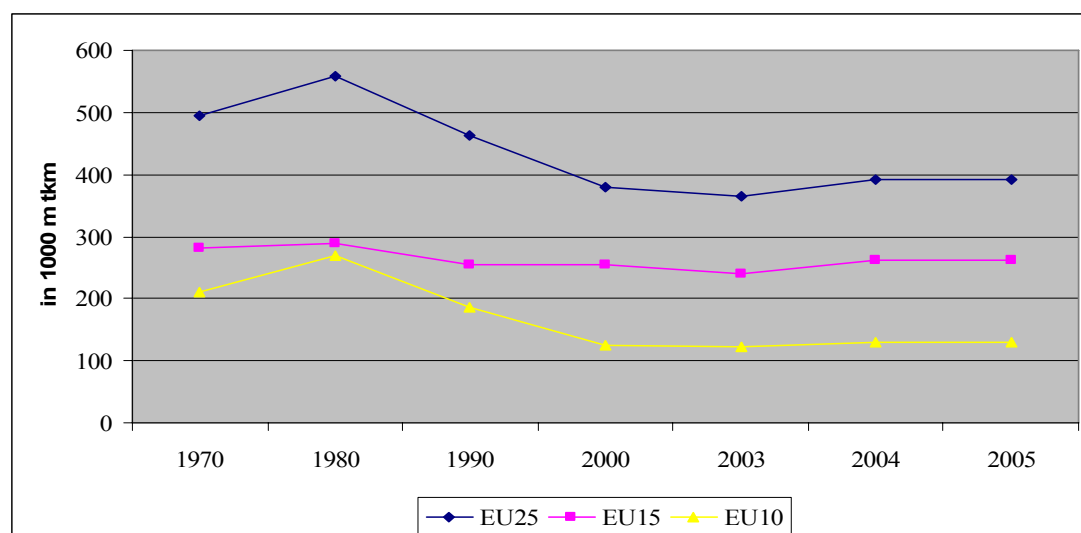
Source : Eurostat, UIC, estimations de la DG TREN et statistiques nationales.

21. Les analyses de la part relative du fret ferroviaire sur le marché du transport négligent le fait que le rail ne peut, par nature, fournir des services porte-à-porte à courte distance. De ce fait, les méthodes actuelles d'évaluation de la contribution des différents modes de prestation des services de transport ne donnent qu'une image partielle de la part du rail sur le marché des transports. Les services de la Commission étudient actuellement la faisabilité de la collecte de données sur les performances des divers modes, par catégorie de distance.
22. Une étude pilote sur les performances du fret ferroviaire mesurée en distance, réalisée en 2006 par la Communauté européenne du rail (CER) et l'Union internationale des chemins de fer (UIC) sur un groupe d'entreprises ferroviaires détenant 20% du marché du fret ferroviaire, a montré que la part de marché du rail, comparée à celle de la route, est sensiblement plus élevée pour les longues distances (> 150 km = 22%, > 300/325 km = 26% et > 500 km = 30%, contre 19% pour le trafic total). Sur les distances supérieures à 150 km, le coût moyen de l'acheminement de marchandises par rail est habituellement inférieur au coût du transport routier (voir l'annexe 22*sexties*).

#### IV.2. Tendances du transport ferroviaire en termes de volumes et de performances<sup>8</sup>

23. Après des années de déclin continu, les performances du fret ferroviaire se sont maintenues en 2003 (voir la figure 3)<sup>9</sup>. Au cours de la même année, la première étape de l'ouverture du marché des services internationaux de fret ferroviaire est entrée en vigueur.

Figure 3: Tendances dans les performances du fret ferroviaire (UE-25, UE-15 et UE-10, 1970-2005)



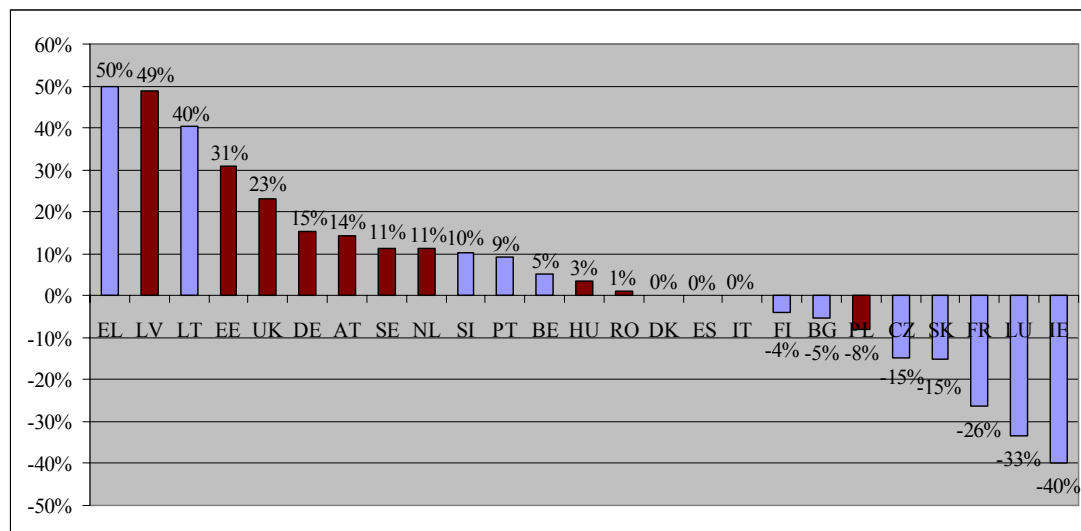
Source : Mémento statistique «Les chiffres de l'énergie et des transports dans l'UE en 2006» (EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2006), tableau 3.2.5, Eurostat.

<sup>8</sup> On entend par «performances du transport ferroviaire» le transport par rail exprimé en tonnes-kilomètres ou en voyageurs-kilomètres.

<sup>9</sup> Chypre et Malte ne possédant pas de réseaux ferroviaires, toutes les références à l'UE-10 ou aux «nouveaux» États membres dans les chapitres IV*bis*-VIII doivent être entendues hormis ces deux pays.

24. Entre 2000 et 2005, l'UE a connu une augmentation sensible des performances du fret ferroviaire dans les États membres où des entreprises ferroviaires non historiques ont conquis les plus grosses parts de marché (voir l'annexe 9 et la figure 4 où ces pays figurent en foncé).

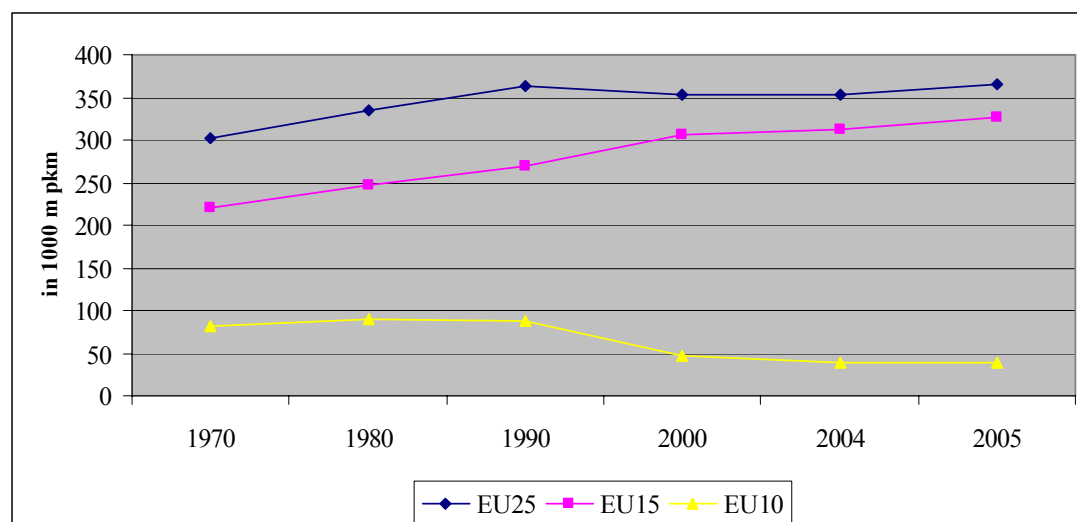
Figure 4: Évolution des performances du fret ferroviaire 2000-2005



Source : Mémento statistique «Les chiffres de l'énergie et des transports dans l'UE en 2006» (EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2006), tableau 3.2.5, Eurostat.

25. En 2005, les marchandises les plus communément transportées par rail (exprimées en tonnes-kilomètres) étaient les combustibles minéraux solides (le plus souvent par des entreprises ferroviaires de l'UE-15), les métaux et les produits pétroliers (notamment par les chemins de fer de l'UE-10) (voir annexe 11).
26. En 2006, les performances du fret ferroviaire dans l'UE-25 ont augmenté de 3,7% du fait de la croissance dans les «anciens» États membres (hausse moyenne de 5,7%), plus particulièrement en Finlande, au Luxembourg et en Allemagne, qui ont tous connu des hausses supérieures à 10%. La plus forte augmentation en tonnes-kilomètres a été enregistrée au premier trimestre 2006 par rapport à la même période de l'année précédente. Dans l'UE-10, on a observé une baisse globale de 0,5% des performances en 2006. Toutefois, le marché du fret ferroviaire a été très dynamique en Hongrie (13,3%) et en République slovaque (7,3%).
27. Dans le secteur «voyageurs», après une augmentation constante des performances du rail entre 1970 et 1990, la décennie 1990-2000 a vu une forte augmentation dans l'UE-15 et une chute considérable dans l'UE-10 (voir la figure 5). Depuis lors, les performances du transport de voyageurs se sont stabilisées dans l'UE-10 et ont augmenté lentement mais régulièrement dans l'UE-15.

Figure 5: Tendances dans les performances du transport ferroviaire de voyageurs (UE-25, UE-15 et UE-10, 1970-2005)



Source : Mémento statistique «Les chiffres de l'énergie et des transports dans l'UE en 2006» (EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2006), tableau 3.3.7, Eurostat.

28. Entre 2000 et 2005, les plus fortes augmentations dans le transport ferroviaire de voyageurs ont été observées en Lettonie (29%), en Irlande (29%) et en Belgique (20%). En revanche, les baisses les plus prononcées sont survenues en Lituanie (-33%), en Estonie (-33%), en Bulgarie (-31%) et en Roumanie (-31%) (voir annexe 9).
29. En 2006, l'UE-15 et l'UE-10 affichaient des hausses comparables du transport ferroviaire de voyageur, soit une moyenne de 3,3% pour toute l'UE. Les résultats les plus positifs ont été atteints au deuxième trimestre 2006, par rapport à la même période en 2005. La plus forte croissance du transport ferroviaire de voyageurs en 2006 a été observée en Lettonie (10,8%), au Luxembourg (9,2%) et en Suède (7,3%). Les performances du transport ferroviaire de voyageurs ont diminué en Lituanie (-4,3%) et en Grèce (-1,8%) (voir annexe 10).
30. En 2005, les parts les plus élevées du trafic international dans le trafic de fret (en tonnes-kilomètres) ont été relevées en Estonie (93%), en Lettonie (88%) et en République slovaque (86,5%). Dans le cas du transport de voyageurs, le trafic international a représenté les plus larges parts au Luxembourg (24% en voyageurs-kilomètres), en Autriche (17%) et en Belgique (15%) (voir l'annexe 12<sup>ter</sup> qui présente également des informations sur l'évolution des performances du transport ferroviaire sur la période 2003-2005 pour les services nationaux et internationaux).

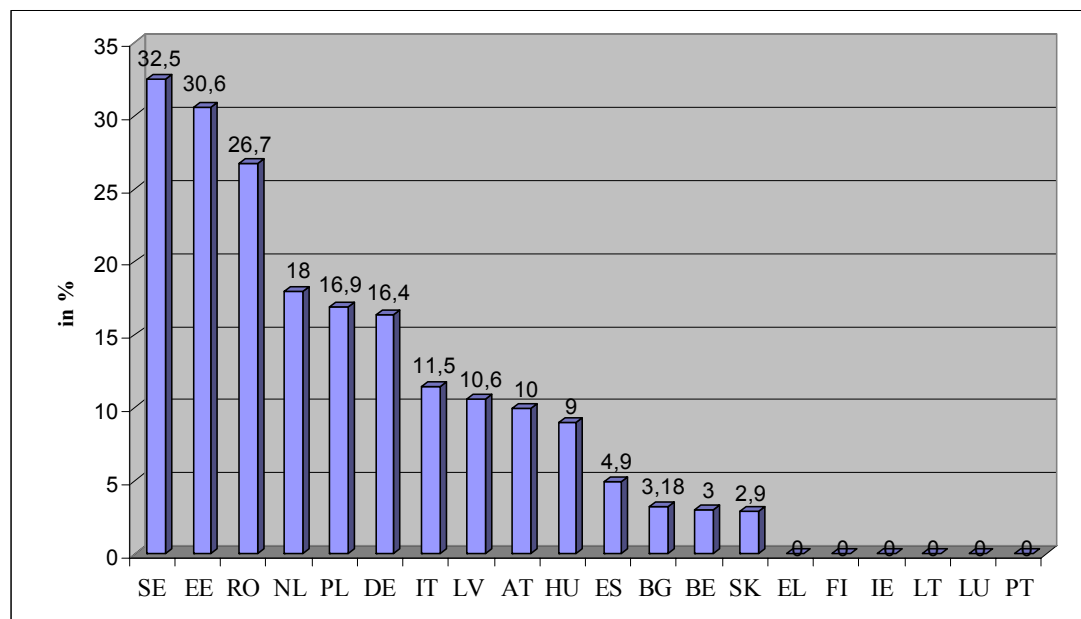
## V. OUVERTURE DU MARCHÉ FERROVIAIRE

31. Plus de 700 entreprises ferroviaires titulaires d'une licence d'exploitation sont actives sur le marché ferroviaire de l'UE, dont environ la moitié en Allemagne (355), suivie de 62 en Pologne et de 56 au Royaume-Uni. L'annexe 14 donne une vue d'ensemble du nombre de licences ferroviaires et de certificats de sécurité en cours de validité dans chaque État membre.



32. La figure 6 indique les parts de marché des entreprises ferroviaires non historiques qui offrent des services de fret. En termes de tonnes-kilomètres, les entreprises non historiques détiennent les plus grosses parts du marché en Suède (32,5%), en Estonie (30,6%), en Roumanie (26,7%), aux Pays-Bas (18%), en Pologne (16,9%) et en Allemagne (16,4%). Dans le cas du transport de voyageurs, les entreprises non historiques dominent le marché en Estonie (40%), en Suède (35,8%) et en Lettonie (10,1%)\*. L'annexe 13 indique la distribution des parts de marché entre les différentes compagnies dans l'UE-27.

Figure 6: Total des parts de marché pour les exploitants non historiques de services de fret ferroviaire en 2006



\* Les données pour CZ, DK, FR et UK ne sont pas disponibles; ES et PT: les données concernent l'année 2005; NL: les données concernent l'année 2003.

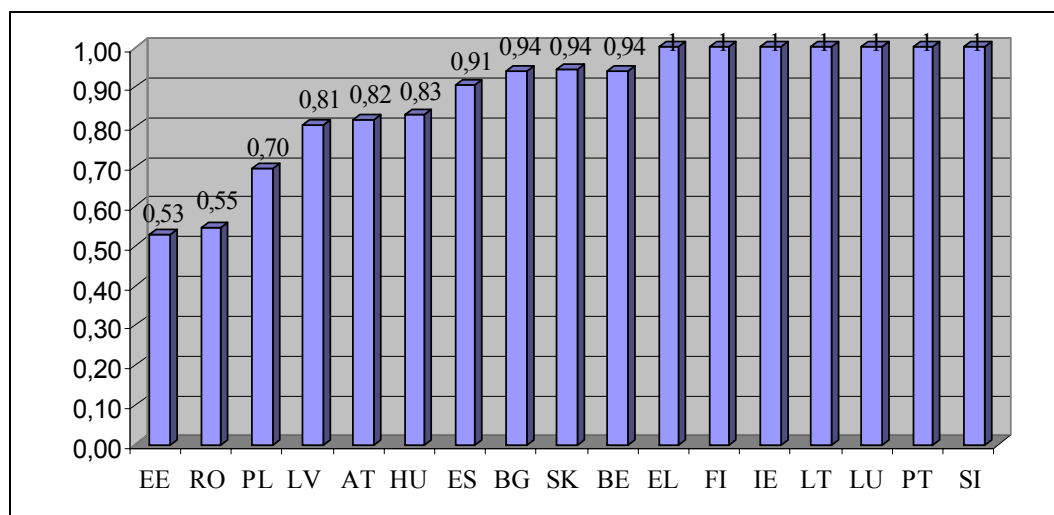
Source : questionnaire RMMS de 2007 rempli par les États membres en mai/juin 2007.

33. L'indice de Herfindahl-Hirschman (HHI)<sup>10</sup>, variable représentative pour mesurer l'ouverture d'un marché, estime le degré de concentration dans une industrie et indique le niveau de concurrence sur le marché correspondant. L'indice peut aller de 0, si le marché compte un très grand nombre d'entreprises, ce qui est le signe d'une concurrence effective, à 1, cas d'une entreprise unique monopolistique.
34. La figure 7 présente le HHI pour les marchés ferroviaires du fret et du trafic voyageurs dans les États membres de l'UE. En ce qui concerne le fret, les marchés les plus ouverts sont en Estonie (0,53), en Roumanie (0,55), en Pologne (0,7) et en Lettonie (0,8)\*. Des monopoles se maintiennent sur le marché du fret ferroviaire en Grèce, en Finlande, en France, en Lituanie, au Luxembourg, au Portugal et en Slovaquie. Il n'a pas été possible de calculer le HHI pour la Suède, les Pays-Bas et l'Allemagne (qui affiche une part de marché élevée des entreprises non historiques pour le fret ferroviaire), du fait de l'absence des données nécessaires. Pour le trafic

<sup>10</sup> L'indice HHI est la somme des carrés des parts de marché de toutes les entreprises d'un secteur.

voyageurs, l'Estonie (0,48), la Lettonie (0,82), la Pologne (0,83) et le Portugal (0,84) présentent les marchés les plus ouverts.

Figure 7: Indice Herfindahl-Hirschman pour les marchés ferroviaires nationaux



\* Données non disponibles pour CZ, DE, DK, FR, IT, NL, SE et UK.

Source : questionnaire RMMS de 2007 rempli par les États membres en mai/juin 2007.

## VI. PERFORMANCES DES ENTREPRISES FERROVIAIRES

35. Selon l'étude réalisée sous les auspices du groupe de travail RMMS par la Communauté européenne du rail (CER) sur ses 17 membres<sup>11</sup>, l'emploi dans les entreprises ferroviaires a connu une diminution constante entre 1995 et 2004, et la productivité du travail a parallèlement augmenté. Au cours des dernières années cependant, cette baisse s'est ralentie. Les pertes d'emploi chez les titulaires ont été partiellement compensées par les embauches dans les entreprises ferroviaires nouvellement créées, mais on ne dispose pour le moment d'aucune information concernant la qualité des nouveaux postes<sup>12</sup>. Les effectifs employés en 2006 par les entreprises et les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires de l'UE sont indiqués à l'annexe 15.
36. En outre, l'étude du CER révèle un écart important entre les performances des entreprises ferroviaires de l'UE-15 et celles de l'UE-10. Dans les «vieux» États membres, le ratio d'endettement moyen des entreprises ferroviaires est tombé en dessous de 1 depuis 1995, ce qui signifie que leurs actifs sont principalement financés par le capital et non par des emprunts. À l'inverse, le ratio d'endettement moyen dans l'UE-10 a fortement augmenté, passant de 0,11 à 2,52. La mauvaise santé financière des entreprises ferroviaires des «nouveaux» États membres s'explique avant tout par une indemnisation insuffisante de la prestation des services publics, les dettes persistantes des entreprises envers l'État et les investissements

<sup>11</sup> CFL, CIE, CP, DB, FS, NSB, ÖBB, SNCF, VR, SBB (sauf ATOC/EWS et ASTOC), BDZ, CFR, CD, LG, MAV, PKP et SZ.

<sup>12</sup> Annexes du rapport COM (2006) 189 final du 3 mai 2006, p. 91.

économiquement non viables effectués par certains opérateurs au cours des dernières années.

37. Une autre étude<sup>13</sup>, consacrée aux performances financières des entreprises et des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires ayant un chiffre d'affaires d'au moins 50 millions d'euros, réalisée à la demande de la Commission européenne, a montré qu'en 2004, 61% des 74 entreprises analysées<sup>14</sup> avaient un ratio de viabilité supérieur à 1, ce qui signifie que leur exploitation était en principe bénéficiaire. 24% des entreprises ferroviaires ont un rendement des fonds propres négatif, c'est-à-dire des résultats d'exploitation déficitaires par rapport au capital de l'entreprise. Sur les dix gestionnaires d'infrastructure, cinq ont un ratio de viabilité supérieur à 1 et cinq présentent un rendement des fonds propres négatif (voir l'annexe 16).
38. La qualité du service demeure plutôt décevante, en particulier dans le trafic intermodal. Les statistiques concernant la ponctualité des trains de transport combiné international sur les principaux corridors européens, compilées par l'Union internationale du transport combiné rail-route (UIRR), font état d'un bas niveau de ponctualité des services de fret (53% des trains affichaient un *retard inférieur à 30 minutes sur leur horaire d'arrivée en 2006*), et une *instabilité au cours des dernières années* (voir l'annexe 17).

## VII. INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT FERROVIAIRE: CAPACITE, FINANCEMENT ET INDUSTRIE D'EQUIPEMENT

39. La longueur totale des lignes de chemins de fer de l'UE est d'environ 215 000 km<sup>15</sup>. Les États membres dotés des réseaux les plus longs sont l'Allemagne (34 122 km), la France (29 246 km)<sup>16</sup> et la Pologne (22 156 km). Les réseaux les plus courts sont ceux du Luxembourg (275 km) et de l'Estonie (971 km de réseau public) (voir l'annexe 18). Malte et Chypre n'ont pas de réseau ferroviaire. La Belgique et le Luxembourg ont la plus forte densité de lignes ferroviaires (122 et 106 m/km<sup>2</sup>, respectivement).
40. En 2006, ce sont les États Baltes qui ont utilisé avec le plus d'intensité leur réseau de transport de fret (en termes de tonnes-kilomètres par kilomètre de chemins de fer: 10,8 en Estonie, 7,4 en Lettonie et 7,3 en Lituanie). Dans le cas du transport de voyageurs, la plus forte intensité d'utilisation est observée aux Pays-Bas (5,3), au Royaume-Uni (3,0) et en Belgique (2,8) (voir annexe 18).
41. En 2006, le réseau ferroviaire européen comprenait 4919 km de lignes à grande vitesse, situées en Italie, France, Espagne, Allemagne, Belgique et Royaume-Uni. En 2009, 1485 km de nouvelles lignes permettant une circulation des trains à plus de 250 km/h seront construites sur le territoire de l'UE (voir annexe 19).

---

<sup>13</sup> ECORYS study: "Analysis of the financial situation of railway undertakings in the European Union (*Analyse de la situation financière des entreprises ferroviaires dans l'Union européenne*)", février 2006. [http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index_fr.htm)

<sup>14</sup> Y compris les entreprises ferroviaires consolidées qui assurent également des fonctions de gestionnaire d'infrastructure.

<sup>15</sup> Lignes à voie unique et à double voie confondues.

<sup>16</sup> Les données relatives à la France se rapportent à 2004, celles des autres pays, à 2006.

42. En 2006, les dépenses liées à l'entretien des infrastructures, en euros par kilomètre de ligne, étaient maximales aux Pays-Bas (446 000), au Luxembourg (173 000) et au Royaume-Uni (108 000). Le renouvellement des infrastructures existantes a été particulièrement intense au Royaume-Uni (260 000), au Luxembourg (159 000) et en Allemagne (117 000). La construction de nouvelles lignes a consommé le plus de ressources par kilomètre aux Pays-Bas (464 000), en Belgique (259 000), au Luxembourg (245 000) et en Grèce (124 000). En général, les pays précités prévoient également de gros investissements sur la période 2007-2010 (voir annexe 20).
43. Les systèmes de perception de redevances d'utilisation des infrastructures ferroviaires varient considérablement d'un État membre à l'autre. La part du coût des infrastructures financée par les redevances varie de 5% en Suède à 100% dans les États baltes (voir annexe 22). Cela dépend principalement de la participation financière des pouvoirs publics à l'offre d'infrastructures, et de l'efficacité du gestionnaire des infrastructures. La complexité et l'intensité de l'utilisation du réseau joue également un rôle considérable. En 2006, les contributions publiques à l'exploitation, l'entretien, la rénovation et la construction d'infrastructures dans l'UE-25 ont totalisé environ 14 milliards d'euros, l'UE-10 ne comptant que pour 3,6% de ce montant (voir annexe 21).
44. La conception de certains systèmes pour la redevance d'utilisation des infrastructures qui permettent, par exemple, les transferts croisés au transport de voyageurs menacent la compétitivité des services ferroviaires. Le problème des transferts croisés est particulièrement pressant dans les «nouveaux» États membres, où les redevances d'accès aux lignes sont élevées et s'accompagnent d'une mauvaise qualité des infrastructures.
45. La valeur actuelle du marché des équipements ferroviaires en Europe occidentale et orientale<sup>17</sup> totalise quelque 40 000 millions d'euros (voir annexe 23). 75% du marché est ouvert aux fournisseurs extérieurs, c'est-à-dire n'est pas couvert par les capacités internes des entreprises ferroviaires. L'accès au marché est particulièrement limité dans les domaines des services et de l'entretien (51%) et, en Europe orientale, de la fourniture d'infrastructures (58%). À l'inverse, les marchés de la régulation ferroviaire et du matériel roulant sont pleinement ouverts aux fournisseurs extérieurs (100%).
46. En Europe orientale, le marché du matériel roulant devrait connaître une forte croissance au cours de la prochaine décennie (+8,2% par an d'ici à 2015). Les services liés à l'entretien des infrastructures présentent un potentiel de croissance particulièrement fort en Europe occidentale (2,6% par an sur la même période; voir annexe 23).

## VIII. CONCLUSIONS

47. Le présent rapport décrit les principales tendances observées au cours des dernières années sur le marché ferroviaire de l'UE. L'état d'avancement actuel de la réforme du

---

<sup>17</sup> Europe occidentale = Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, France, Grèce, Italie, Pays-Bas, Royaume-Uni, Suède, Suisse; Europe orientale = Hongrie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Turquie (étude de l'UNIFE en 2007, voir annexe 23).

secteur ferroviaire européen présente des résultats mitigés. Le présent rapport confirme cependant que les efforts visant à redynamiser le rail en développant un espace ferroviaire européen, et en ouvrant davantage le marché à la concurrence, produisent des résultats positifs.

48. Le processus formel de transposition de la législation communautaire applicable aux chemins de fer est quasiment achevé. Les institutions requises par la présente législation existent déjà dans les États membres. Les performances du fret ferroviaire ont cessé de se dégrader en 2003, et sont restées relativement stables depuis lors. Les données les plus récentes (2006) ouvrent des perspectives positives. L'analyse des tendances dans les performances ferroviaires au cours des six dernières années souligne que les pays qui affichent les meilleurs scores en matière d'ouverture du marché ont également de meilleures performances que ceux où les marchés sont dominés par les entreprises historiques. Bien que les données de la répartition modale indiquent encore une légère baisse de la part du rail sur le marché du fret, les premières estimations de la contribution des chemins de fer au transport de marchandises sur les distances moyennes à longue révèlent un fort potentiel du secteur ferroviaire sur ce segment. Le processus de réforme crée également de nouvelles opportunités, ce qui pourrait contrebalancer la contraction continue de la main-d'œuvre dans les entreprises ferroviaires. Dernier point et non des moindres, la forte demande de matériel roulant prévue dans les pays d'Europe orientale dans la prochaine décennie crée des conditions favorables au développement de l'industrie de l'équipement ferroviaire.
49. Par ailleurs, plusieurs difficultés continuent à freiner l'expansion des services ferroviaires dans l'UE. Le niveau de mise en œuvre du cadre réglementaire varie considérablement d'un État membre à l'autre. Certains institutions ne sont pas encore pleinement opérationnelles. Les problèmes peuvent tenir au manque de personnel ou, en ce qui concerne les autorités nationales de sécurité, à une base juridique insuffisante pour leurs activités, dans l'attente de la transposition du deuxième paquet ferroviaire.
50. Le degré de concurrence sur le marché ferroviaire est encore faible, mais il augmente régulièrement à mesure que mûrit le cadre réglementaire régissant l'accès non discriminatoire aux infrastructures et instaurant l'ouverture à la concurrence des services nationaux et internationaux de fret ferroviaire. Néanmoins, des obstacles importants subsistent à l'intégration du marché au niveau européen. Il s'agit en particulier des lacunes dans l'interopérabilité technique et de l'absence d'une approche de la sécurité ferroviaire commune à tous les réseaux nationaux, de la situation financière relativement fragile des entreprises ferroviaires, plus prononcée dans les «nouveaux» États membres, et des coûts élevés de l'entrée sur le marché ferroviaire, en raison de l'importance des coûts fixes dans les opérations commerciales ainsi que des dépenses administratives notables liées à l'homologation du matériel roulant, aux procédures d'autorisation, etc. En outre, certains États membres affichent un niveau d'investissement insuffisant dans le secteur ferroviaire, notamment dans l'entretien et la mise à niveau des infrastructures. Du fait qu'il y a encore seulement quelques années, tous les marchés ferroviaires dans l'UE étaient dominés par des monopoles nationaux, il n'existe pas à ce jour d'incitations suffisantes à une amélioration forte de la qualité des services dans le secteur ferroviaire.

51. La Commission considère que la mise à jour régulière du présent rapport permettrait une surveillance continue du marché ferroviaire sur la base de données comparables. Plusieurs questions qui n'ont pas été suffisamment abordées dans le présent rapport seront examinées dans les prochaines éditions. Afin que l'analyse de l'évolution de ce marché soit aussi complète que possible, une coopération plus importante des entreprises du secteur et des autorités nationales sera nécessaire, notamment pour la communication de données.