

**FR**

**FR**

**FR**



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 18.12.2009  
COM(2009)676 final

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

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

{SEC(2009)1687}

# RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPEEN

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

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

### I. INTRODUCTION

1. Depuis plusieurs années, les chemins de fer européens sont entrés dans une période marquée par des changements importants, liés tant à l'évolution du cadre réglementaire notamment européen, qu'à des facteurs d'ordre économique, sociaux et démographiques.
2. Sur le plan législatif, une série de mesures ont été adoptées au niveau communautaire à partir des années 90, notamment trois paquets législatifs, afin d'établir un espace ferroviaire européen fondé sur la libre concurrence entre entreprises ferroviaires (voir l'annexe 1<sup>1</sup>).
3. Ce mouvement atteint actuellement une phase décisive; alors que l'ouverture du marché avait concerné dans un premier temps le seul fret ferroviaire, c'est désormais le trafic international de voyageurs qui sera ouvert à la concurrence à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2010. Parallèlement, le cadre réglementaire relatif à l'interopérabilité et à la sécurité a été adapté récemment grâce à l'adoption des directives 2008/57/CE et 2008/110/CE<sup>2</sup>.
4. Cette évolution continue du cadre réglementaire a 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/CE<sup>3</sup>.
6. Un premier document intitulé Communication sur le suivi de l'évolution du marché ferroviaire, adopté le 18 octobre 2007, y pourvoyait<sup>4</sup>. Le présent rapport représente

---

<sup>1</sup> Le présent rapport sur le suivi de l'évolution du marché ferroviaire est accompagné d'un document de travail des services de la Commission comportant 26 annexes.

<sup>2</sup> 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 (JO L 191 du 18 juillet 2008) et Directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 (JO L 345 du 23 décembre 2008) modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires

<sup>3</sup> 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

<sup>4</sup> Communication au Conseil et au Parlement européen sur le suivi du marché ferroviaire du 18 octobre 2007 (COM(2007) 609).

non seulement une mise à jour du premier document, mais il apporte aussi un certain nombre d'éléments nouveaux sur des sujets non couverts par le précédent.

## **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 mi- 2009, vingt-deux réunions du groupe de travail RMMS ont eu lieu, dont quatre depuis l'adoption du précédent rapport.
9. L'efficacité de ces travaux a pu être améliorée grâce à l'élaboration d'un questionnaire standard qui comporte une batterie d'indicateurs relatifs à différents aspects du marché ferroviaire (voir annexe 26). La Commission regrette qu'un certain nombre d'Etats membres n'ait pas répondu au questionnaire, ou seulement de manière incomplète. De ce fait, les informations contenues dans certaines annexes sont incomplètes. L'inclusion d'une obligation légale de fournir certaines informations dans le cadre de la refonte du premier paquet ferroviaire est actuellement à l'étude.
10. 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. En ce qui concerne cette dernière source, on déplore l'absence des données annuelles pour le transport en 2008, due à un problème informatique.

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

11. Tous les États 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 envoyer des lettres de mise en demeure à 24 États membres en juin 2008, puis un avis motivé à 21 États membres en octobre 2009 (voir annexe 3).
12. Surtout à partir de 2008, la Commission a reçu plusieurs plaintes sur le fonctionnement du marché, liées notamment au comportement des acteurs, par exemple en ce qui concerne la gestion des terminaux et l'accès aux services. C'est dans ce cadre que la Commission envisage de préciser ou de modifier certaines dispositions du premier paquet ferroviaire par le biais d'une refonte de ce dernier.
13. Il convient en outre de souligner le rôle du groupe des organismes de contrôle (voir annexe 4) mis en place par la Commission. Ce dernier a permis d'instaurer un dialogue fructueux et de comparer les différentes pratiques nationales.
14. En ce qui concerne le deuxième paquet ferroviaire, les institutions nationales requises ont été mises en place (voir annexes 4, 5 et 6). Les services de la Commission sont en train de lancer un exercice de contrôle de mise en œuvre de la législation, axé principalement sur les aspects liés à la sécurité.

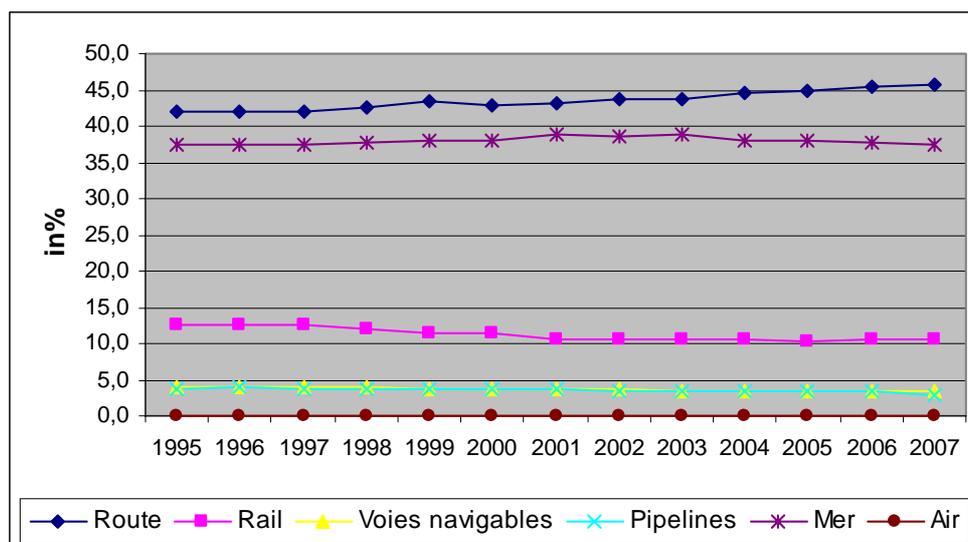
15. En ce qui concerne le troisième paquet ferroviaire, l'échéance de transposition de la Directive 2007/58/CE<sup>5</sup> relative à l'ouverture du marché pour les services ferroviaires internationaux de transport de voyageurs à l'intérieur de la Communauté était le 4 juin 2009 (annexe 2). La directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train devait quant à elle être transposée avant le 4 décembre de cette année.
16. Enfin l'Agence ferroviaire européenne, mise en place en 2006, est désormais pleinement opérationnelle. Elle soutient la mise en œuvre d'un espace ferroviaire européen intégré sur le plan technique.

#### IV. FONCTIONNEMENT DU MARCHÉ DES TRANSPORTS FERROVIAIRES DANS L'UE<sup>6</sup>

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

17. Alors que la part du rail dans le transport de fret avait connu au cours des décennies précédentes un déclin continu, une stabilisation est intervenue depuis le début des années 2000. Ainsi sa part mesurée en tonnes-kilomètres dans le transport de fret est-elle passée, dans l'UE-27, de 12,6% en 1995 à 10,5% en 2002, avant d'atteindre 10,7% en 2007.

Figure 1: Part du rail dans le transport de fret (UE-27, 1995-2007)



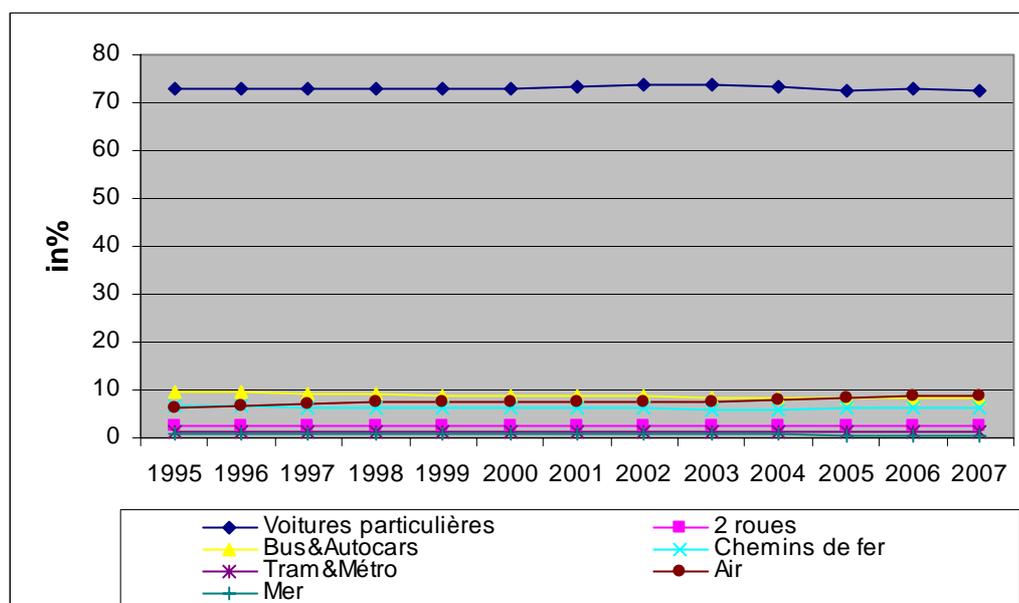
Source : mémento statistique «Les chiffres de l'énergie et des transports dans l'UE en 2009» (Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2009).

<sup>5</sup> Directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 (JO L315 du 3/12/2007, page 44) modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement des 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.

<sup>6</sup> 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.

18. La part du rail dans le transport de fret terrestre s'est également stabilisée depuis 2002 à 17,1%, alors qu'elle atteignait encore 20,2% en 1995.
19. Dans le cas du transport de voyageurs, le déclin qui était intervenu au cours des trois dernières décennies a connu récemment un coup d'arrêt. La part du rail sur le marché du transport de voyageurs dans l'UE-27 est passée de 6,6% en 1995 à 5,9% en 2003, avant de remonter à 6,1% en 2007 (voir l'annexe 7).

Figure 2: Part du rail dans le transport de voyageurs (UE-27, 1995-2007)



Source : memento statistique «Les chiffres de l'énergie et des transports dans l'UE en 2009» (Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2009).

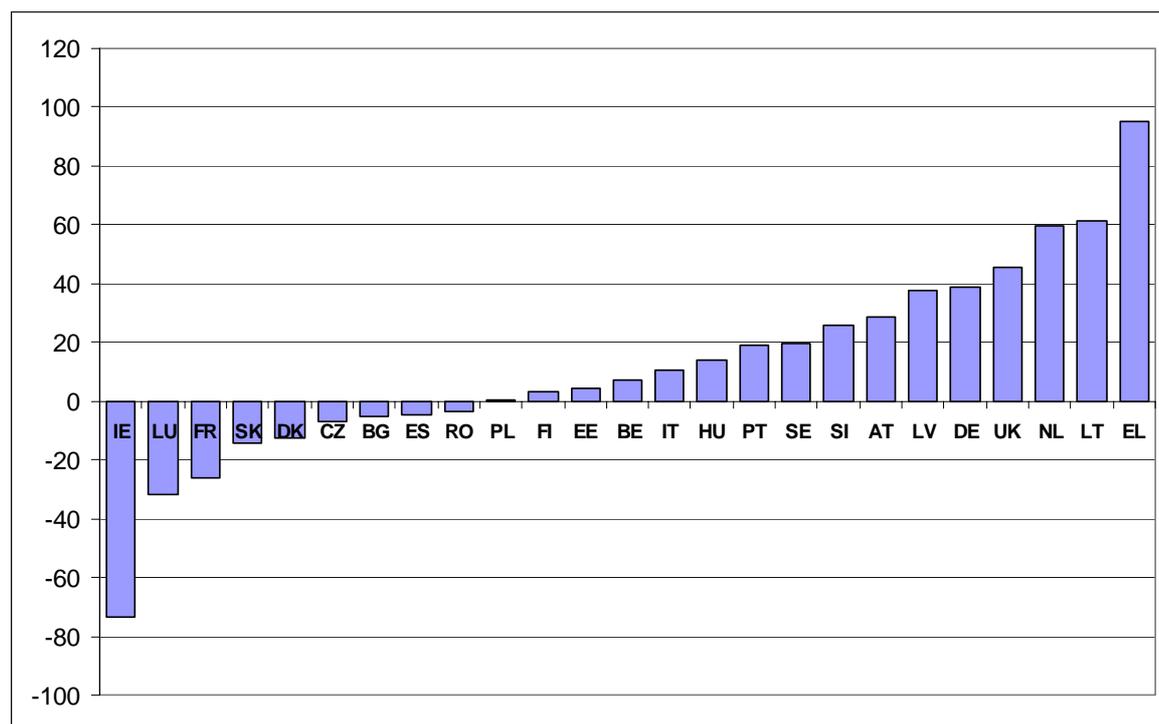
20. La part du transport ferroviaire de voyageurs dans le transport terrestre, était quant à elle de 6,9% en 2007, contre 6,5% en 2003.

## IV.2 Tendances du transport ferroviaire en termes de volumes et de performances<sup>7</sup>

### a) Dans le fret

21. Après des années d'un déclin continu et particulièrement marqué dans les nouveaux Etats membres, le trafic de fret ferroviaire a connu une croissance non négligeable entre 2000 et 2007 (voir la figure 3); c'est notamment le cas dans certains Etats où des entreprises ferroviaires non historiques ont conquis des parts de marché significatives.

Figure 3: Évolution du trafic de fret ferroviaire 2000-2007



Source : Mémento statistique «Les chiffres de l'énergie et des transports dans l'UE en 2009» (EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2009), tableau 3.2.5.

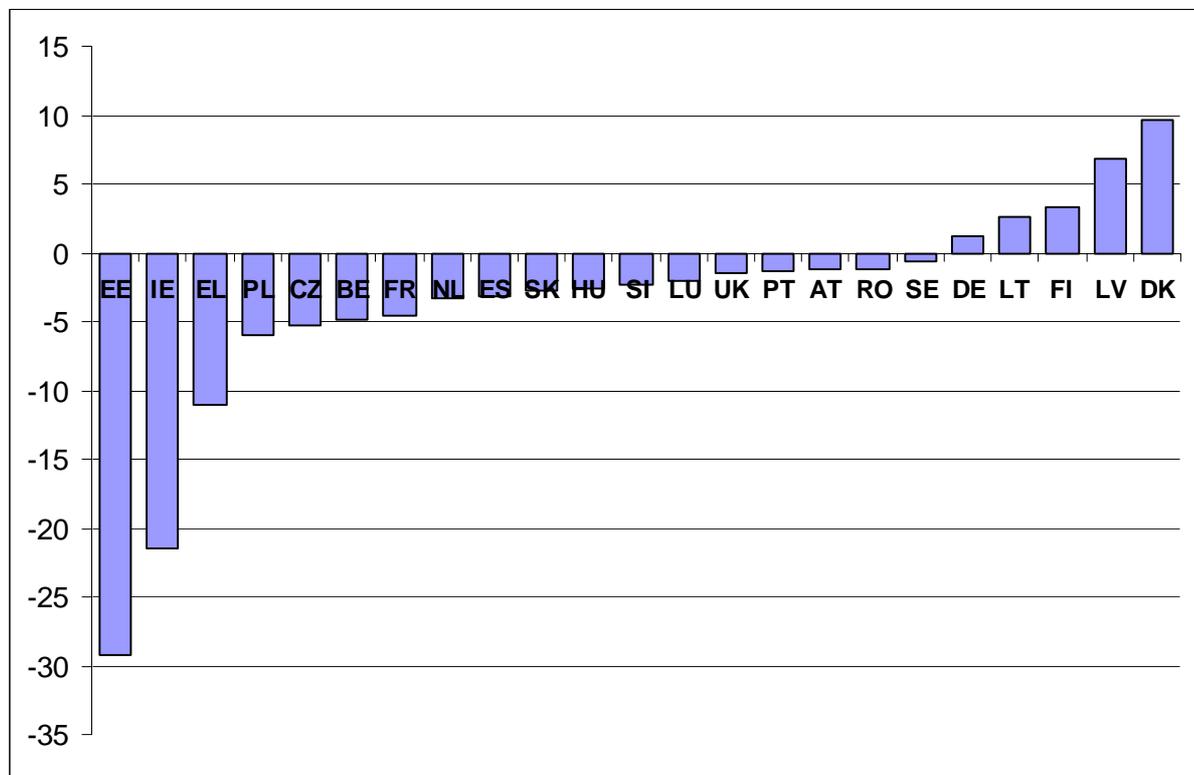
22. En 2007, l'UE-27 a connu une hausse de 2,8% du trafic de fret ferroviaire, contre 1,1% pour l'UE-12 et 3,7% pour l'UE-15 (voir annexe 8 et suivantes).

<sup>7</sup>

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

23. En 2008, l'évolution du trafic de fret ferroviaire dans l'UE-27 exprimé en tonnes-kilomètres a été très contrastée; il a chuté de 29,2% en Estonie et de 21,5% en Irlande, tandis qu'il augmentait de 9,7% au Danemark et de 6,9% en Lettonie (voir figure 4).

Figure 4 : évolution du trafic de fret ferroviaire 2007-2008



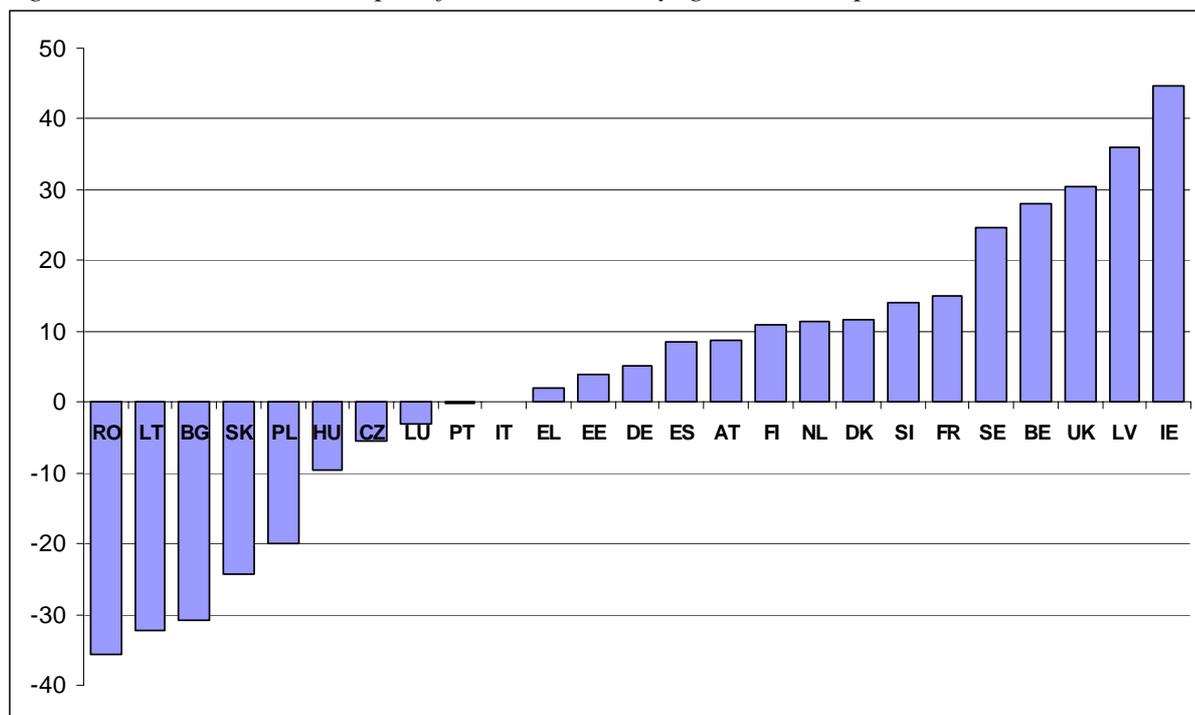
Source: questionnaires RMMS remplis par les Etats membres en mai-juin 2009

24. Depuis la mi-2008, le trafic ferroviaire de marchandises a été affecté de manière significative par la crise économique; en effet, celle-ci a frappé entre autres des secteurs qui font traditionnellement appel aux services de fret ferroviaire, tels que la sidérurgie, la chimie et l'industrie automobile. Selon des données provisoires de la Communauté Européenne du Rail (CER), cette baisse serait d'environ 28% dans l'ensemble de l'UE entre le deuxième trimestre 2008 et le deuxième trimestre 2009.

## b) Dans le transport de voyageurs

25. Entre 2000 et 2007, la plupart des Etats membres, et en particulier la quasi-totalité des Etats de l'UE-15, ont enregistré un accroissement du trafic ferroviaire de passagers. Il atteint 44,6% en Irlande, 36,1% en Lettonie, et 30,5% au Royaume-Uni. Des baisses importantes sont intervenues dans plusieurs Etats de l'UE-12, notamment en Roumanie (-35,7%), Lituanie (-32,3%) et en Bulgarie avec -30,8% (voir figure 5).

Figure 5: Evolution du transport ferroviaire de voyageurs sur la période 2000-2007

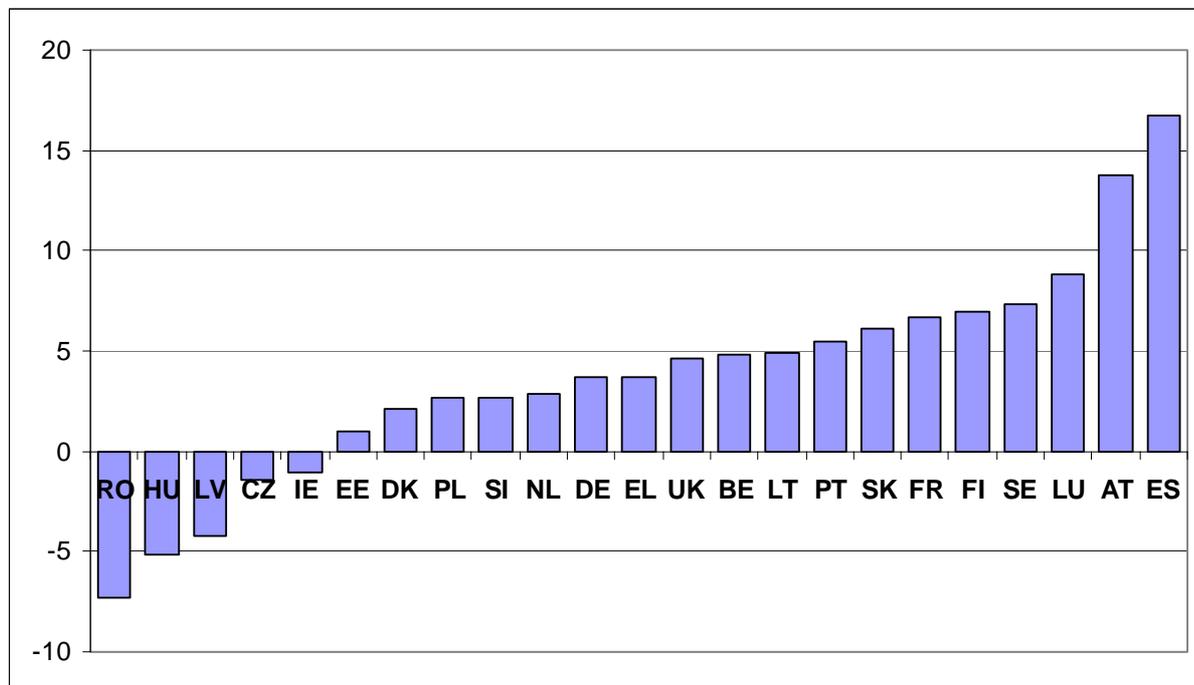


Source : Mémento statistique «Les chiffres de l'énergie et des transports dans l'UE en 2009» (EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 20 09), tableau 3.3.7.

26. La croissance du trafic a été particulièrement importante dans le domaine de la grande vitesse. Le nombre de passagers-kilomètres en millions de personnes est passé de 59 en l'an 2000 à 92 en 2007, dont 48 en France, 22 en Allemagne et 8 en Italie. La part de la grande vitesse dans le transport total de voyageurs atteignait 23% pour l'UE-27 en 2007; ce chiffre est de près de 60% pour la France.

27. En 2008, le trafic voyageurs a continué à croître, notamment en Espagne (+16,7%), en Autriche (+13,8%) et au Luxembourg (+8,8%). Les plus fortes baisses du trafic sont intervenues en Roumanie (-7,3%), en Hongrie (-5,2%) et en Lettonie (-4,2%), comme le montre la figure 6.

Figure 6: Evolution du transport ferroviaire de voyageurs en 2007/2008



Source: questionnaires RMMS remplis par les Etats membres en mai-juin 2009

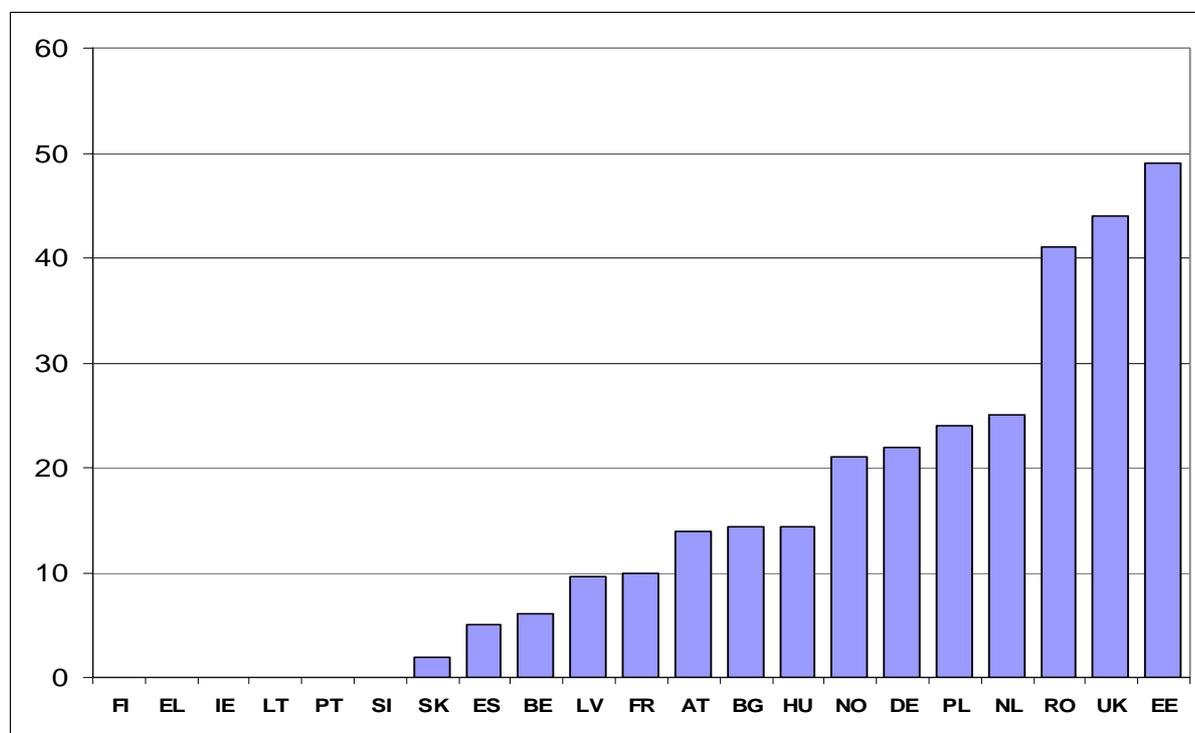
28. Entre le deuxième trimestre 2008 et le deuxième trimestre 2009, selon des données provisoires de la CER, le trafic voyageurs aurait baissé de 5% environ dans l'UE-15, et de 0,7% dans l'UE-12. Il semble que cette chute soit plus prononcée pour la clientèle d'affaires, où elle pourrait atteindre plus de 10%; la vente de billets de deuxième classe serait restée relativement stable, bénéficiant tant d'un report d'une partie de la clientèle qui voyageait auparavant en première classe, que d'une politique tarifaire avantageuse des compagnies ferroviaires.

## V. OUVERTURE DU MARCHÉ FERROVIAIRE

29. On dénombre plus de 600 licences d'exploitation ferroviaires dans le fret, dont 315 en Allemagne et 67 en Pologne. Le nombre de licences dans le secteur des voyageurs est désormais de plus de 450, dont 302 en Allemagne et 45 au Royaume-Uni.
30. La figure 7 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 Estonie (49%), au Royaume-Uni (44%), en Roumanie (41%), aux Pays-Bas (25%) et en Pologne (24%). Dans le cas du transport de voyageurs, les entreprises non historiques ont des parts de marché particulièrement importantes en Estonie (58%), en Suède, ainsi qu'au

Royaume-Uni, où plusieurs sociétés issues de l'ancien monopole sont intégrées dans différents holdings. L'annexe 12 indique la distribution des parts de marché entre les différentes compagnies dans l'UE-27.

Figure 7: Total des parts de marché (en pourcentage) pour les exploitants non historiques de services de fret ferroviaire fin 2008



Source : questionnaire RMMS rempli par les États membres en mai/juin 2009.

31. En ce qui concerne le fret, les marchés les plus ouverts sont l'Estonie, le Royaume-Uni et la Roumanie (voir annexe 13). Des situations de monopole de fait se maintiennent dans plusieurs États membres. Pour le trafic voyageurs, on assiste souvent à une juxtaposition de monopoles locaux, sans qu'il y ait de concurrence entre les différentes compagnies ferroviaires.

## VI. PERFORMANCES DES ENTREPRISES FERROVIAIRES

### a) Emploi

32. Le nombre de salariés fin 2008 dans les entreprises chargées de l'exploitation commerciale de services de transport ferroviaire s'élevait à 118000 en Pologne, 112000 en France et 86000 en Allemagne (voir annexe 14). Toutefois, les compétences respectives des gestionnaires d'infrastructures et des entreprises ferroviaires varient d'un État à l'autre, rendant ainsi les comparaisons difficiles.

## **b) Santé financière**

33. Par ailleurs, il existe encore un écart important entre les performances des entreprises ferroviaires de l'UE-15 et celles de l'UE-12 (voir annexe 15). La mauvaise santé financière des entreprises ferroviaires dans l'UE-12 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 économiquement non viables effectués par certains opérateurs au cours des dernières années. La crise actuelle affecte quant à elle l'ensemble de l'UE-27, d'où une détérioration globale de la santé des entreprises.

## **c) Matériel roulant**

34. Le taux de croissance annuel du marché pour la période 2007-2013 était estimé en 2008 à 2,2% au niveau mondial par l'Union des Industries Ferroviaires Européennes (UNIFE)<sup>8</sup>. Toutefois, la réalité sera probablement inférieure à ces prévisions en raison de l'incidence de la crise, qui affecte entre autres fortement les achats de matériel roulant destiné au transport de fret.
35. D'ici 2013, le segment des trains à très grande vitesse devrait être le plus dynamique dans la partie occidentale de l'Europe, tandis que celui des trains conventionnels passagers et fret restera dominant dans la partie orientale du continent.

## **d) Qualité du service et éléments de comparaison relatifs aux prix des billets**

36. La qualité des services ferroviaires de fret dans l'Union Européenne, qui a fait l'objet d'une communication en 2008<sup>9</sup>, reste difficile à mesurer dans la mesure où des indicateurs de qualité font généralement défaut. Là où ils existent, comme dans le transport intermodal (voir annexe 16), il apparaît que la qualité des services demeure insuffisante.
37. Dans le domaine du transport de voyageurs, le degré de satisfaction des consommateurs vis-à-vis des services de transport extra-urbain reste faible: moins d'un passager sur deux se déclare satisfait d'après une étude conduite pour la Commission (voir annexe 23)<sup>10</sup>.
38. Par ailleurs, une autre étude<sup>11</sup> souligne que les prix des billets de train varient considérablement selon les Etats membres; un billet seconde classe de 200 kilomètres coûte jusqu'à l'équivalent de 60 euros au Royaume-Uni, et 48 en Allemagne, mais pas plus de 5,50 en Bulgarie et 6 en Lettonie. Dans l'UE-15, les billets sont les moins chers en Grèce (8 euros), au Portugal (14) et en Belgique (17).

---

<sup>8</sup> Etude « UNIFE Worldwide Rail Market Study – status quo and outlook 2016 », 2008

<sup>9</sup> Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen du 8 septembre 2008 "La qualité des services de fret ferroviaire" [COM(2008) 536 final – Non publié au Journal officiel]

<sup>10</sup> Source: enquêtes IPSOS de 2006 et 2008 sur la satisfaction des consommateurs

<sup>11</sup> Source: étude "Prix et salaires 2009" de l'UBS

## e) Sécurité

39. Selon le rapport de l'Agence ferroviaire européenne, on déplore au total 1517 victimes d'accidents liés au transport ferroviaire en 2007, contre 1319 l'année précédente, en raison notamment d'une augmentation significative du nombre de victimes sur les passages à niveau. En ce qui concerne les seuls passagers de trains, on dénombre 70 décès en 2007 dans l'Union, alors que près de 40 000 personnes ont péri sur les routes; de plus, le nombre de passagers victimes d'accidents dans le rail a diminué de 400 en 1970 à seulement 77 en 2006 (voir annexe 24).

## VII. INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT FERROVIAIRE

### a) Longueur des réseaux

40. La longueur totale des lignes de chemins de fer de l'UE est d'environ 212 000 km. Les États membres dotés des réseaux les plus longs sont l'Allemagne (33 890 km), la France (29 918 km) et la Pologne (19 419 km) (voir l'annexe 17). Malte et Chypre n'ont pas de réseau ferroviaire. La République Tchèque, la Belgique et le Luxembourg ont la plus forte densité de lignes ferroviaires (122, 111 et 106 km/1000 km<sup>2</sup>, respectivement).
41. En 2008, le réseau ferroviaire européen comprenait 5764 km de lignes à grande vitesse, situées en France, Espagne, Allemagne, Italie, Belgique et Royaume-Uni. Le réseau à grande vitesse connaît une extension importante, notamment en Espagne où plus de 1600 km de lignes sont actuellement en construction (voir annexe 18).

### b) Evolution des investissements dans les infrastructures

42. Les pays de l'UE-12 se distinguent par la faiblesse de l'investissement consacré au transport ferroviaire; selon des chiffres de 2006 fournis par la CER, l'investissement moyen par kilomètre dans la maintenance des lignes ferroviaires était 5 fois plus élevé dans l'UE-15 que dans l'UE-12 (voir annexe 20).
43. Par ailleurs, on note une stagnation des investissements ferroviaires cofinancés au titre de la politique de cohésion en comparaison avec les chiffres pour la période 2000-2006. Cette constatation s'impose malgré un contexte très favorable marqué par une augmentation de 69% du budget alloué au transport par la politique régionale. Au sein de l'UE-12, la part du rail dans le total des investissements nationaux dans le secteur du transport est la plus élevée en Slovénie (45,6%), Lituanie (36,5%), République tchèque et Slovaquie (34%), tandis qu'elle est la plus faible en Pologne (20,8%). Les investissements dans les infrastructures routières restent donc largement supérieurs aux investissements dans le rail, en Europe de l'Ouest et a fortiori dans l'UE-12, comme le souligne une étude de l'International Transport Forum (ITF)<sup>12</sup> (voir annexe 19).

---

<sup>12</sup> Etude intitulée "Charges for the Use of Rail Infrastructure 2008"

### **c) Redevances et contrats multi-annuels**

44. Toujours d'après l'ITF, les redevances d'accès au réseau varient de manière très importante d'un gestionnaire d'infrastructures à l'autre (voir annexe 21). De manière générale, elles sont très élevées pour le transport de fret dans les nouveaux Etats membres, notamment en Slovaquie et dans les pays baltes; en revanche, elles sont les plus faibles au Danemark, en Espagne et en Suède. Les redevances d'accès pour les trains de voyageurs Intercity sont les plus élevées en Belgique, Lituanie et Allemagne, et les plus faibles dans les pays nordiques.
45. Toutefois, selon l'Union Internationale des Transports Combinés Rail-Route (UIRR), on remarque que la baisse de trafic occasionnée par la crise a conduit certains gestionnaires d'infrastructures à diminuer les redevances d'accès pour les trains de marchandises, en particulier en Pologne et en Slovaquie.
46. En ce qui concerne les contrats multi-annuels, la Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen<sup>13</sup> recommandait un certain nombre de mesures aux Etats membres et aux gestionnaires d'infrastructure destinées à assurer un bon niveau de services et le nécessaire équilibre financier. Des contrats multi-annuels ont été signés entre les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires dans une demi-douzaine d'Etats membres (voir annexe 22).

### **d) Déploiement d'ERTMS**

47. L'introduction du système ERTMS (European Railway Traffic Management System) constitue un indicateur important de progrès vers davantage d'interopérabilité. Fin 2009, on compte environ 3000 kilomètres de lignes en service équipées avec ERTMS dans l'Union. Les plans nationaux de déploiement indiquent que le réseau équipé avec ERTMS devrait atteindre 20000 kilomètres fin 2012 et 30000 kilomètres fin 2020.
48. Un plan de déploiement européen a été adopté le 22 juillet 2009. Ce plan européen est basé sur les plans nationaux, mais se concentre sur les lignes les plus importantes au niveau européen. Il ne reprend donc pas l'intégralité des plans nationaux, mais rend obligatoire l'équipement des axes clés à des dates précises. Ainsi, vers 2020, les principaux hubs européens de fret seront reliés par des lignes équipées avec ERTMS, ouvrant la voie à de nouvelles opportunités pour les opérateurs de fret ferroviaire.

## **VIII. CONCLUSIONS**

49. Le présent rapport présente les principales tendances observées au cours des dernières années sur le marché ferroviaire de l'UE, et en particulier en 2008. Au-delà des effets encore incertains de la crise économique actuelle, il est toutefois confirmé que le développement d'un espace ferroviaire européen et l'ouverture progressive du marché à la concurrence ont permis une stabilisation de la part du rail dans les transports.

---

<sup>13</sup> Communication intitulée "Contrats multi-annuels pour la qualité de l'infrastructure ferroviaire COM(2008)54 du 6 février 2008

50. De plus, ce document permet de faire un point sur les premiers effets tangibles de la crise qui affecte le secteur depuis la mi-2008. Les effets sont plus marqués dans le domaine du fret ferroviaire que dans le secteur du transport de passagers. Par ailleurs, la crise affecte davantage le segment du matériel roulant que l'infrastructure, qui devrait bénéficier davantage des mesures de relance économiques prévues par les Etats membres.
51. Les plans de relance annoncés devraient bénéficier au réseau ferroviaire à concurrence d'une vingtaine de milliards d'euros, concentrés principalement dans les Etats de l'UE-15. Toutefois, certains doutes ont pu être émis sur la capacité financière des Etats à réaliser la totalité des investissements prévus malgré les difficultés budgétaires et la hausse de l'endettement attendus. L'Union a, pour sa part, mobilisé les fonds disponibles pour participer à cet effort de relance et pour accélérer le développement des réseaux trans-européens, en anticipant notamment l'allocation de 500 millions d'euros dans le cadre du budget RTE-T.
52. D'autre part, on observe à l'occasion de la crise actuelle une accélération du mouvement de consolidation du secteur du fret ferroviaire, marquée par l'expansion à l'étranger de certains groupes tels que DB Schenker, comme le montre la figure 8.

Figure 8: Principales fusions-acquisitions dans le domaine ferroviaire depuis 2005

Année	Compagnie	Prend le contrôle de	Companies
2005	DB Schenker (DE)	98%	RBH (DE)
2005	Trenitalia (IT)	51%	TX Logistik (DE)
2006	Babcock & Brown (AU)	100%	Crossrail (CH)
2007	DB Schenker (DE)	100%	WS (UK)
2007	DB Schenker (DE)	55,1%	Tansfesa (ES)
2008	DB Schenker (DE)	49%	Nord Cargo (FR)
2008	SNCF (FR)	75%	ITL (DE)
2008	OKD Doprava (CZ)	100%	Viamont Cargo (CZ)
2008	Rail Cargo Austria (AT)	55%	Linea (FR)
2008	Veolia (IT)	100%	Rail4Chem (DE)
2009	DB Schenker (DE)	100%	PCC (PL)
2009	Europorte 2 (FR)	100%	Veolia Cargo (FR)
2009	SNCF (FR)	100%	Veolia Cargo (DE)
2009	Veolia Transport (IT)	50%	Transdev (FR)
2009	DB Schenker (DE)	95%	PTK Holding (PL)

Source: Mofair ("Wettbewerber-Report Eisenbahn 2008-2009"); Commission Européenne

53. Au-delà, on note une persistance de la fracture entre les Etats de l'UE-15 et de l'UE-12, où la situation financière des entreprises de transport ferroviaire est encore souvent précaire. Certains opérateurs ont dû se résoudre soit à recourir massivement au temps partiel comme en Slovaquie, soit à procéder à des réductions d'effectifs, notamment en Bulgarie.
54. La relance du fret passera par la création attendue des corridors fret<sup>14</sup>, mais aussi par un développement du trafic avec les pays-tiers voisins de l'UE. La négociation en cours d'un traité avec les pays des Balkans, le processus d'adhésion de la Communauté à l'OTIF, ainsi que la collaboration technique avec l'Organisation pour la Coopération des Chemins de Fer (OSJD) s'inscrivent dans cette perspective.
55. Le processus de suivi du marché ferroviaire sera enrichi à court terme par la publication de deux études en cours de réalisation pour la Commission. Elles sont intitulées respectivement "Situation et perspectives du trafic international" et "Etude sur les options réglementaires pour une poursuite de l'ouverture du marché du transport ferroviaire".

<sup>14</sup> Proposition de règlement relatif au réseau ferroviaire pour un fret compétitif, 11 décembre 2008