

En 1987, les marchés publics de l'industrie ferroviaire européenne étaient estimés à environ 4 milliards de dollars dont près de 20 p. 100 destiné à l'exportation⁶⁴. Trois États-membres de la Communauté, la France, la République fédérale d'Allemagne et le Royaume-Uni, sont parmi les six plus grands pays exportateurs et détiennent environ 8 p. 100 chacun du marché mondial, occupant ensemble environ 24 p. 100 du marché mondial.

Les réseaux ferroviaires nationaux sont contrôlés par des compagnies de chemin de fer nationales. Fortement dépendante de ses marchés nationaux, l'industrie de transport ferroviaire de la Communauté fonctionne à environ 50 p. 100 de sa capacité⁶⁵. La multiplicité des types de matériel roulant ajoutée à la faiblesse des échanges intra-communautaires⁶⁶ empêchent l'industrie européenne de réaliser des séries de production qui lui permettraient des niveaux de production optimaux.

La part du transport ferroviaire dans le marché du transport européen a diminué à la faveur d'autres modes de transport, en particulier en faveur du transport aérien. La part du transport de passagers, qui était de 8,9 p. 100 vers la fin des années 1970, a diminué à 7,6 p. 100 en 1987 et la part du transport de marchandises a diminué de 19,4 p. 100 à 14,7 p. 100. Pour ce qui est du transport ferroviaire (passagers et marchandises), la République fédérale d'Allemagne, la France et le Royaume-Uni forment un bloc central et, au fur et à mesure que le système ferroviaire se développera, ces trois pays formeront le noyau du réseau européen.

Plusieurs facteurs pourront permettre à l'industrie européenne de récupérer sa part du marché durant les années 1990. Il est possible que l'expansion des réseaux ferroviaires puisse être favorisée par : les considérations environnementales (transfert de la route au train); les préoccupations par rapport à l'engorgement actuel (sur les routes et dans les airs); et les préoccupations concernant la pollution de l'air. La construction des réseaux de métro léger en cours dans les zones urbaines à travers l'Europe représente une solution à ces problèmes. De plus, le succès du TGV Paris-Lyon a démontré que les services ferroviaires à grande vitesse ont le potentiel requis pour récupérer une part des marchés perdus

aux mains du transport aérien et routier. On prévoit l'extension des réseaux de transport ferroviaire à grande vitesse en France (2,300 km), en République fédérale d'Allemagne (800 km) et en Italie (2,200 km). La Communauté des chemins de fer européens (CER)⁶⁷ propose un réseau de chemin de fer à grande vitesse pour relier les villes entre la France, la République fédérale d'Allemagne, l'Espagne, le Portugal, l'Italie, la Suisse et la Belgique, ainsi que la réfection des voies existantes pour permettre une vitesse accrue. Tout ceci afin de compléter le futur réseau européen à grande vitesse à travers tous les pays de la Communauté.

L'électrification des principales lignes européennes se poursuivra dans plusieurs des pays membres, tout au long des années 1990. En Italie, aux Pays-Bas et en Belgique, plus de la moitié du réseau a déjà été électrifié, alors que 25 p. 100 seulement l'a été au Royaume-Uni, et 10 p. 100 seulement au Danemark.

En ce qui a trait au transport de marchandises, les changements prévus concernent l'introduction d'unités de transfert qui devront rendre le transport par route et par chemin de fer de plus en plus compatibles, et réduire les délais de manutention. Ceci pourrait fournir l'occasion de récupérer une part du marché aux mains du transport routier de marchandises.

L'ouverture des marchés publics à toutes les entreprises de la CE dans le secteur du transport (travaux et fournitures) devrait se produire d'une manière très progressive. Les chemins de fer nationaux sont encore, par exemple, fortement liés aux entreprises domestiques. Toutefois, la concentration de l'industrie est déjà en marche en France et elle commence en Italie, en Espagne et au Royaume-Uni. Une rationalisation plus poussée de la part des entreprises européennes est inévitable et on s'attend à ce que les entreprises fusionnées continuent d'être favorisées par les gouvernements nationaux.

À moyen terme, on prévoit que les petites et moyennes entreprises disparaîtront ou seront achetées. En outre, on s'attend à ce que l'industrie européenne soit dominée par trois ou quatre grands groupes multidisciplinaires (ABB, Alstom, Siemens, etc.) qui seront en mesure de faire face