

Citation suggérée :

Pascal Simon-Doutreluingne, Green Deal et concurrence ferroviaire : une convergence possible entre durabilité et marché ?, *Blogdroiteeuropéen*, Working Paper 1/2025, juin 2025, accessible à <https://wp.me/p6QBGR-67S>

Green Deal et concurrence ferroviaire : une convergence possible entre durabilité et marché ?

Pascal Simon-Doutreluingne, Docteur en droit de l'Université de Strasbourg, agrégé en économie-gestion

Sommaire**Introduction****I - La concurrence ferroviaire poursuit son trajet en Europe : l'environnement est un argument de marché**

A – L'offre multimodale, nouvelle frontière de la mobilité

B - Le rail renforcé par la concurrence, malgré la concentration

II – Des défis à relever pour une concurrence durable : une nécessité de transition juste

A - La quête d'une stratégie de marché pour le transport ferroviaire

B – Vers une gouvernance régulée pour un ferroviaire multifonctionnel

Conclusion : La durabilité dans le transport, ainsi que dans la réglementation

Alors que l'Europe s'est engagée résolument vers l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050, le transport ferroviaire est devenu un acteur central d'une transformation dont les effets structurants se font particulièrement sentir ces derniers mois. Cette mutation a débuté avec l'intégration du rail dans la concurrence face aux compagnies aériennes – dès 2003, avec la fusion d'Air France et KLM, accompagnée d'une offre alternative proposée par l'opérateur Thalys. Elle a pris une ampleur nouvelle avec l'adoption du Pacte vert européen (Green Deal), qui oriente désormais la concurrence vers des critères de durabilité. Moins polluant que l'avion ou la voiture, le train incarne pleinement cette mobilité durable promue par le Green Deal¹.

Cependant, cette transition ne va pas sans critiques. Les lourds travaux exigés par le développement de lignes à grande vitesse suscitent souvent des réserves. Le franchissement des

¹ Colloque de droit européen consacré à la politique du Green Deal (Pacte vert pour l'Europe) organisé par Alan HERVE, Sciences Po Rennes, sept. 2023 - <https://univ-droit.fr/recherche/actualites-de-la-recherche/manIFESTATIONS/49005-green-deal-marche-vers-une-transformation-matricielle-du-droit-europeen-a-l-heure-du-green-deal>

Alpes en est un exemple emblématique : que ce soit les 19 mois de travaux nécessaires pour dégager la ligne Paris-Milan à la suite des éboulements d'août 2023, ou encore le percement du tunnel de la liaison Lyon-Turin², fortement contesté par les associations environnementales.

Le transport ferroviaire intègre une logique de mobilité, qui repose sur une offre multimodale. Autant cette logique souffre de contestations pour le fret de marchandises³, autant, l'adhésion des citoyens à la mobilité ferroviaire est un succès. Ainsi, le rail s'impose comme un symbole de durabilité et un argument concurrentiel fort, se présentant comme un levier énergétique au service de la transition écologique et une alternative crédible au transport aérien.

Il s'inscrit dans une logique de mobilité fondée sur une offre multimodale. Si cette approche suscite des critiques lorsqu'il s'agit du transport de marchandises, l'adhésion citoyenne au transport de voyageurs, elle, est incontestable. C'est ce sous-secteur du transport ferroviaire qui sera notre objet d'étude, car, malgré cet engouement, l'ouverture croissante du rail à la concurrence, qu'il s'agisse de la grande vitesse ou du réseau régional, relance le débat sur la nécessité d'une transition juste⁴. Celle-ci renvoie à des enjeux cruciaux d'aménagement du territoire et de qualité du service public ferroviaire.

I - La concurrence ferroviaire poursuit son trajet en Europe : l'environnement est un argument de marché

Depuis une vingtaine d'années, l'Union européenne œuvre à l'ouverture progressive du secteur ferroviaire à la concurrence alors que l'offre d'un train à grande vitesse en plein développement commençait à rendre concurrentiel face au transport aérien. Dans l'affaire de la fusion entre Air France et KLM, la Commission intégrait l'offre ferroviaire de Thalys, comme alternative au transport aérien, pour valider sous réserve la concentration aérienne. Cette analyse validée par le Tribunal⁵ donnait à voir une idée de l'offre multimodale : sur l'axe Paris-Bruxelles-Amsterdam particulièrement concerné par cette fusion, les opérateurs belgo-français du Thalys de l'époque apparaissaient comme une alternative et donc des concurrents du transport aérien.

A – L'offre multimodale, nouvelle frontière de la mobilité

Cette évolution, fondée sur les quatre paquets ferroviaires successifs, avait franchi une nouvelle étape depuis décembre 2020 avec l'entrée en vigueur du quatrième paquet ferroviaire⁶. Désormais, les États membres doivent permettre à tout opérateur européen d'exploiter des services domestiques de transport de voyageurs, y compris dans le cadre d'une offre à grande vitesse.

² Rapport spécial « Infrastructures de transport de l'UE : accélérer la mise en œuvre des mégaprojets pour générer l'effet de réseau dans les délais prévus », Cour européenne des comptes, mars 2020 - https://www.eca.europa.eu/lists/ecadocuments/sr20_10/sr_transport_flagship_infrastructures_fr.pdf

³ Mon analyse à la suite de la décision du gouvernement français de réorganiser la branche fret de la SNCF, publiée en janvier 2024, consultée le 30 mai 2025. URL : <https://mediarail.wordpress.com/2024/01/14/le-fret-ferroviaire-entre-ouverture-a-la-concurrence-et-ecologisation-du-transport-de-marchandises/>

⁴ Règlement (UE) 2021/1056 du Parlement européen et du Conseil du 24 juin 2021 établissant le Fonds pour une transition juste, JO L 231 du 30.6.2021, p. 1–20 - <https://eur-lex.europa.eu/FR/legal-content/summary/the-just-transition-fund.html>

⁵ Arrêt du Tribunal de première instance du 4 juillet 2006, easyJet Airline Co. Ltd c/ Commission - ECLI:EU:T:2006:187 - <https://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=fr&num=T-177/04>

⁶ Pour un rappel chronologique de la mise en œuvre du cadre légal d'ouverture à la concurrence, consulté le 30 mai 2025 URL : <https://www.autorite-transports.fr/le-ferroviaire/le-cadre-juridique/les-paquets-ferroviaires/en-savoir-plus-sur-les-paquets-ferroviaires/>

Des exemples concrets illustrent cette dynamique. Ainsi, Trenitalia propose depuis 2021 des liaisons Paris-Lyon-Milan en France, à la suite d'un premier accord en 2011 entre Véolia et Trenitalia. Sur les deux autres marchés ferroviaires importants, Ouigo España (groupe SNCF) et Iryo (groupe Trenitalia) diversifient l'offre espagnole et que FlixTrain concurrence la Deutsche Bahn sur certains axes en Allemagne, pour envisager récemment une offre de transport vers Londres en concurrence frontale avec la SNCF. Ce mouvement s'inscrit dans une logique d'intégration du marché intérieur : offrir plus de choix aux usagers, faire baisser les prix, inciter à l'innovation. L'application « pure et simple » de cette fameuse « libéralisation » est censée permettre l'ouverture à la concurrence d'un secteur monopolisé.

Mais cette démonopolisation du transport ferroviaire est aussi structurée par des accords entre anciens monopoleurs. Alors que pour le secteur aérien, le choix est de permettre le libre accès le plus large aux infrastructures aéroportuaires, l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire intraeuropéen, semble paradoxale. Pour le comprendre, il peut être utile d'appréhender une géopolitique ferroviaire⁷ selon que le pays se situe dans un rôle pivot (Allemagne, France ou Belgique) ou à bout de chaîne logistique ferroviaire comme l'Espagne et l'Italie. Sans être la seule explication, les stratégies paneuropéennes des opérateurs ferroviaires ont fait leur choix dans les possibilités réglementaires.

Dans cette dynamique d'intégration ferroviaire européenne, le Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) constitue un levier structurant. Mis en place, en 2013, par l'Union européenne pour améliorer la connectivité des États membres et renforcer la cohésion territoriale, le RTE-T continue régulièrement⁸ à développer une infrastructure multimodale interopérable à l'échelle continentale. Ce réseau, constitué de neuf corridors principaux, inclut les liaisons ferroviaires transfrontalières stratégiques, facilitant ainsi les flux de marchandises et de passagers dans une logique de marché intérieur. En favorisant l'interconnexion des réseaux nationaux, le RTE-T tend de rendre concret le principe d'accès libre institué par la directive 91/440/CEE, refondue en 2012⁹, en offrant un cadre d'investissement coordonné, notamment pour les infrastructures ferroviaires transfrontalières souvent négligées.

L'article 10 de la directive autorise les « regroupements internationaux » pour promouvoir un accès à l'infrastructure ferroviaire de l'État voisin au prétexte de « faciliter le transport entre États membres », par l'application du principe de l'accès libre. La promotion du transport ferroviaire et la perspective d'une future ouverture du marché à la concurrence se trouvent mises en œuvre par des accords de coopération entre "futurs potentiels" concurrents. Pour tous les accès Allemagne – Belgique – France - Pays-Bas, les accords de coopération sont le fait des opérateurs, théoriquement, anciens monopoleurs, mais, de fait, toujours en situation de monopole.

⁷ Antoine BEYER, « La rivalité SNCF/DB, une tentative d'interprétation géostratégique à l'échelle ouest-européenne », *L'Espace Politique* [En ligne], 15 | 2011-3, mis en ligne le 30 octobre 2011, consulté le 30 mai 2025. URL : <https://journals.openedition.org/espacepolitique/2138>

⁸ Communication de la Commission du 9 décembre 2020 intitulée «Stratégie de mobilité durable et intelligente — mettre les transports européens sur la voie de l'avenir» puis 2024 avec le Règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant les règlements (UE) 2021/1153 et (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013 – URL : https://publications.europa.eu/resource/cellar/cc3395a5-3516-11ef-b441-01aa75ed71a1.0009.03/DOC_1

⁹ Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte), JO L 343 du 14/12/2012, p. 32–77. URL : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/fr/TXT/?uri=CELEX%3A32012L0034>

Huit ans après le début de la coopération technologique entre la SNCF et la DB, les présidents des deux entreprises, ont signé, en mai 2024, un nouvel accord renforçant le partenariat existant sur la question de la durabilité tant pour l'exploitation ferroviaire pour le matériel roulant que la gestion des infrastructures. Ce partenariat sans marque au travers d'Alleo, filiale commune de la SNCF et de la Deutsche Bahn, peut aussi se pratiquer sous marque comme l'exemple de TGV Lyria détenu par la SNCF et par les CCF, ou Thalys (SNCF et SNCB), finalement absorbé par la SNCF¹⁰ puis fusionné à Eurostar en 2022.

B - Le rail renforcé par la concurrence, malgré la concentration

Pour les institutions européennes, l'ouverture du marché ferroviaire, même dans un contexte de concentration de l'offre, constitue à la fois un levier d'amélioration de la qualité du service et un moyen de renforcer l'attractivité du rail face à la voiture ou à l'avion — notamment sur les distances intermédiaires. L'exemple emblématique de cette dynamique est la liaison à grande vitesse Berlin-Paris, ouverte en décembre 2024. Avec ses trois gares intermédiaires et la desserte de l'aéroport de Francfort, cette ligne offre une connectivité renforcée entre les capitales allemande et française, tout en intégrant davantage l'espace rhénan dans le réseau transeuropéen. Elle illustre parfaitement l'actualisation de l'objectif de « report modal » : inciter au transfert des flux de passagers de la route ou de l'avion vers le rail, lorsque cela est pertinent. Cette stratégie s'inscrit pleinement dans les objectifs du Pacte vert européen et des dispositifs associés, tels que le plan européen Fit for 55¹¹, ou la révision du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) en 2024. L'Union européenne répond, ainsi, à la nécessité de renforcer la cohérence, la résilience et la durabilité du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) à l'horizon 2050. Elle vise à mieux intégrer les objectifs climatiques du Pacte vert pour l'Europe, en plaçant la multimodalité et le report modal au cœur des priorités. Ce nouveau règlement RTE-T renforce les exigences en matière d'interopérabilité ferroviaire, de continuité des infrastructures transfrontalières et de délais d'achèvement contraignants pour les corridors principaux (2030) et globaux (2050). Il introduit enfin un suivi renforcé de la Commission, afin de remédier aux retards chroniques et aux disparités persistantes entre États membres.

On peut voir dans l'offre ferroviaire Paris-Berlin de décembre 2024 une mise en œuvre de ce cadre juridique européen encadrant l'organisation spatiale de l'Union¹² à travers des politiques sectorielles (transports, environnement, cohésion économique et sociale). Celle-ci complète, en effet, la grande dorsale continentale reliant Paris à Bratislava via Stuttgart et Vienne — cette Magistrale européenne qui contribue à l'aménagement du territoire européen.

Dès lors, la libéralisation du transport ferroviaire dépasse la logique strictement économique pour s'inscrire dans une ambition plus large de transition énergétique. Depuis 2019, le Pacte vert européen a redéfini les priorités : la neutralité climatique devient la boussole des politiques de mobilité. Le rail, en tant que mode de transport bas carbone, en constitue un pilier essentiel.

¹⁰ Décision de la Commission en application de l'article 6(1)(b) du règlement (CE) n°139/2004 du Conseil et de l'article 57 de l'accord sur l'Espace économique européen, dans l'affaire M.9603 – SNCF MOBILITES/THIF – URL : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32022M9603&from=EN>

¹¹ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions, « Accroître les ambitions de l'Europe en matière de climat pour 2030 ; Investir dans un avenir climatiquement » 17 septembre 2020 COM(2020) 562 final. URL : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0562>

¹² Les instruments juridiques de l'aménagement du territoire de l'Union Européenne, Presses Universitaires de Rennes | 01/01/2004, 1 vol. (260 p.)

Dans cette perspective, la concurrence dans le secteur ferroviaire n'est plus une fin en soi, mais un outil au service de la transition écologique. Cette réorientation se manifeste par des mesures concrètes. En France, la loi Climat de 2021 interdit certaines liaisons aériennes intérieures lorsqu'une alternative ferroviaire rapide existe. Cette mesure, validée par la Commission européenne, s'appuie sur les dispositions environnementales du règlement européen sur les services aériens (n°1008/2008)¹³.

2 - Des défis à relever pour une concurrence durable : une nécessité de transition juste

Un exemple frappant de ces limites se trouve dans le cas de Barcelone¹⁴. Bien que la métropole catalane soit un pôle touristique et économique de premier plan, le rail y joue un rôle très marginal en matière de liaisons internationales. Selon une analyse publiée en janvier 2024, le contraste est saisissant : un seul dimanche d'hiver voit plus de 70 vols en provenance de huit villes françaises vers Barcelone, soit plus de 9 000 sièges aériens, tandis que l'offre ferroviaire est quasiment absente. Ce déséquilibre s'explique en partie par des facteurs historiques et techniques, notamment l'arrivée tardive du TGV entre la France et l'Espagne, en raison de l'incompatibilité des écartements de rails. Des facteurs socioculturels peuvent également être invoqués, tels qu'une aspiration plus internationale que transfrontalière observée en Catalogne.

A - La quête d'une stratégie de marché pour le transport ferroviaire

Ce déséquilibre s'explique en partie par le retrait de la coopération entre la SNCF et la Renfe, qui a conduit à la suppression de liaisons transfrontalières directes. Mais il révèle surtout un manque de stratégie coordonnée au niveau européen, tant en matière de régulation intermodale que de soutien à l'essor du rail sur les distances internationales. Malgré les ambitions du Green Deal et les engagements en faveur du report modal, le rail reste encore trop souvent entravé par des logiques nationales, une coordination technique défaillante et une concurrence intermodale déséquilibrée (l'aéroport principal de Barcelone n'est pas desservi directement par une ligne de train à grande vitesse comme Francfort ou Paris), par ailleurs, la destination catalane est très prisée par les compagnies aériennes dites à bas coûts.

Ce cas met en lumière l'enjeu crucial d'une régulation proactive et supranationale pour que l'ouverture à la concurrence ne se limite pas à des marchés nationaux fragmentés, mais permette de développer un véritable espace ferroviaire européen intégré et durable.

Dans cette perspective, l'équilibre entre exigences climatiques et attractivité économique devient central. Dans une communication du 26 février 2025¹⁵, la Commission européenne a présenté un « paquet Omnibus » visant à alléger les charges réglementaires pesant sur les entreprises, notamment en matière de reporting extrafinancier (directive CSRD) ou de taxonomie verte. L'objectif affiché est clair : soutenir la compétitivité sans renoncer aux

¹³ Règlement (CE) n°1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (refonte), JO L 293 du 31.10.2008, p. 3–20. URL : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex%3A32008R1008>

¹⁴ Analyse de Frédéric de KEMMETER publiée le 7 janvier 2024 et consultée le 30 mai 2025. URL : <https://mediarail.wordpress.com/2024/01/07/comment-le-train-a-rate-barcelone/>

¹⁵ Communiqué de presse de la Commission publié le 26 février 2025 et consulté le 30 mai 2025. URL : https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/ip_25_614

ambitions climatiques, en mobilisant jusqu'à 50 milliards d'euros d'investissements publics et privés.

Si ces mesures ne ciblent pas spécifiquement le secteur ferroviaire, elles traduisent une orientation générale de la politique européenne : accompagner la transition écologique par un cadre réglementaire simplifié, propice à l'innovation, à la compétitivité et à l'attractivité des investissements. Pour les acteurs du rail, cela implique que la transition vers des offres de mobilité bas carbone – qu'elles soient portées par des opérateurs historiques ou nouveaux entrants – doit s'appuyer sur un environnement normatif clair, proportionné et lisible. À l'ère du Green Deal, la régulation devient un levier stratégique, au même titre que l'ouverture à la concurrence ou le soutien aux infrastructures durables.

B – Vers une gouvernance régulée pour un ferroviaire multifonctionnel

Cette transition actuellement malmenée soulève, donc, toujours, de nombreux défis. L'ouverture du marché tend à se traduire par une concentration des offres sur les lignes les plus rentables, au détriment des territoires moins denses. Le risque de déséquilibres géographiques est réel, tout comme celui d'une concurrence sociale entre opérateurs, avec des conditions de travail potentiellement moins favorables pour les nouveaux entrants.

Le TGV, initialement conçu pour relier les grandes métropoles françaises, pourrait également jouer un rôle important en tant que train régional¹⁶. En effet, ses vertus ne se limitent pas à la grande vitesse et aux longues distances. Grâce à sa capacité à desservir efficacement les régions, le TGV peut contribuer à la réduction des temps de trajet et à l'amélioration de la connectivité locale. Cela permet de dynamiser les économies régionales et de favoriser une mobilité plus durable. En outre, l'utilisation du TGV comme train régional peut aider à décongestionner les réseaux de transport urbain et à offrir une alternative écologique aux déplacements en voiture. Cette électrification du transport ferroviaire peut représenter un pilier important de la transition écologique.

En remplaçant les locomotives diesel par des trains électriques, on réduit considérablement les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique. De plus, l'électrification permet d'améliorer l'efficacité énergétique du réseau ferroviaire, car les trains électriques sont généralement plus performants et moins coûteux à exploiter sur le long terme. Cette transformation est soutenue par des investissements massifs dans les infrastructures électriques, tels que la modernisation des lignes existantes et la construction de nouvelles lignes électrifiées. Ce qui pose le problème fondamental de pouvoir fournir cette électricité lien avec la récente panne géante en Espagne

En France, par exemple, le plan de relance *NextGenerationEU*, a été adopté par le Conseil européen le 21 juillet 2020¹⁷ et inclut des financements pour accélérer l'électrification des lignes régionales, contribuant ainsi à une mobilité plus durable et à la réduction de la dépendance aux énergies fossiles.

Ces nouvelles orientations en faveur du rail, portées par les objectifs de transition écologique, se heurtent parfois à des contraintes structurelles liées à la mise en concurrence du secteur ferroviaire. Cette concurrence suppose en effet un cadre technique solide, garantissant un accès équitable aux infrastructures, une répartition transparente des créneaux horaires, une interopérabilité des systèmes de réservation ainsi qu'une information voyageurs harmonisée.

¹⁶ Mon analyse publiée le 21 août 2024 et consultée le 30 mai 2025. URL : <https://mediarail.wordpress.com/2024/08/15/le-tgv-les-vertus-d-un-train-regional-qui-ne-veut-pas-se-lavouer/>

¹⁷ Conclusions de la Réunion extraordinaire du Conseil européen (17, 18, 19, 20 et 21 juillet 2020). URL : <https://www.consilium.europa.eu/media/45125/210720-euco-final-conclusions-fr.pdf>

Sans ces conditions, les nouveaux entrants ne peuvent proposer une offre réellement comparable à celle des opérateurs historiques.

Dès lors, la coopération entre opérateurs historiques soulève des interrogations quant à la réalité de l'ouverture à la concurrence. Si le cadre du RTE-T, notamment défini par le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013, offre un support juridique et financier à l'intégration des réseaux ferroviaires, il ne garantit pas pour autant une égalité d'accès entre tous les opérateurs. Les projets d'infrastructure, bien qu'inscrits dans une logique de service public européen, sont souvent conçus, planifiés et exploités par les anciens monopoles nationaux, confortant de facto leur position dominante. Le principe de libre accès, censé favoriser l'émergence de nouveaux entrants, se heurte alors à une réalité institutionnelle et économique marquée par l'asymétrie des moyens, l'opacité des accords bilatéraux et la résistance implicite à une concurrence effective.

Ainsi, la logique de coopération, si elle permet d'assurer la continuité du réseau à court terme, peut paradoxalement retarder l'émergence d'un véritable marché concurrentiel. Elle tend à pérenniser un oligopole informel plutôt qu'à favoriser une émulation entre opérateurs, comme le prévoit pourtant l'article 10 de la directive 91/440/CEE. La construction du marché ferroviaire européen, portée par des instruments tels que le RTE-T, demeure donc un processus ambivalent, oscillant entre intégration technique et verrouillage économique.

Dans ce contexte, l'avenir de la coopération entre la Deutsche Bahn (DB) et la SNCF suscite des interrogations. La stabilité de ce partenariat pourrait être remise en question par l'émergence de stratégies concurrentielles plus affirmées. Le mois de janvier 2024 fut propice à une série d'annonces qui augure d'une nouvelle étape dans le marché européenne du train à grande vitesse. D'abord, la DB qui semble adopter une posture de développement offensif, comme en témoigne sa volonté de diversification. Après une première expérience sur le marché français, elle explore désormais d'autres opportunités : un projet de coopération avec Trenitalia¹⁸ pour relier le nord et le sud de l'arc alpin via l'Autriche, mais aussi, plus récemment, l'évocation d'une offre concurrente sur l'axe Paris-Strasbourg¹⁹ — pourtant historiquement desservi dans le cadre du partenariat DB-SNCF.

Face à ces évolutions, la mission des régulateurs, tant au niveau national qu'européen, devient cruciale. Il leur revient de garantir une équité d'accès aux réseaux, de veiller à une gouvernance claire des infrastructures, et surtout de s'assurer que la concurrence ne compromette pas les objectifs environnementaux fixés par les politiques européennes. Car si la compétition peut stimuler l'offre, elle ne doit pas se faire au détriment de la cohérence écologique de l'ensemble du système ferroviaire.

La perspective est double, celle d'ouvrir un nouveau marché, en complétant l'axe sud-nord que la géographie italienne impose, mais aussi d'opérer une première que le transport aérien n'a toujours mit en œuvre : qu'un opérateur tiers (italien) assure une liaison entre deux autres États, allemand et français. En envisageant des dessertes depuis l'Italie vers la France et l'Allemagne puis entre ces deux pays, la compagnie italienne « porte-drapeau » Trenitalia, pour reprendre une dénomination plutôt réservée au transport aérien, apparaît comme la championne d'une nouvelle étape de l'ouverture, très progressive, du marché européen ferroviaire à grande vitesse.

¹⁸ Trenitalia et DB signent un accord pour relier l'Italie et Munich avec Frecciarossa, publiée le 05 janvier 2024, consultée le 30 mai 2025 – URL : <https://www.railtech.be/fr/all/2024/01/05/trenitalia-et-db-signent-un-accord-pour-relier-litalie-et-munich-avec-frecciarossa/?gdpr=accept&gdpr=accept>

¹⁹ Information France TV publiée le 05 janvier 2024 et consultée le 30 mai 2025. URL : <https://france3-regions.franceinfo.fr/grand-est/marne/reims/info-france-3-la-compagnie-trenitalia-rivale-de-la-sncf-devrait-se-lancer-sur-le-tgv-paris-strasbourg-avec-un-centre-de-maintenance-pres-de-reims-2901050.html>

Ainsi, la durabilité devient elle-même un **argument concurrentiel**. Plusieurs opérateurs ferroviaires n'hésitent plus à vanter leur "offre bas carbone", à la fois pour se distinguer dans un marché plus ouvert et pour répondre à la sensibilité croissante des citoyens européens aux enjeux climatiques. En parallèle, les partenariats intermodaux se développent, combinant le rail et l'aérien sur certaines destinations, afin de proposer une mobilité plus fluide et plus sobre. La coopération devient un complément stratégique à la concurrence, dans une logique de mobilité intégrée.

La durabilité dans le transport, ainsi que dans la réglementation

L'ouverture à la concurrence du rail européen ne s'oppose pas à la transition écologique — elle peut même en être un accélérateur, à condition d'être **encadrée intelligemment**. L'enjeu est de garantir une concurrence équitable, au service de l'innovation, de la performance... mais aussi de la **cohésion territoriale** et de la **sobriété carbone**.

Dans ce nouveau paradigme, le rail n'est pas simplement un mode de transport parmi d'autres. Il devient **l'infrastructure de référence** d'une mobilité durable et européenne. La convergence entre politique de concurrence et impératifs climatiques est possible. Mais elle suppose de ne pas laisser le marché seul définir les priorités. Car la transition écologique est une construction collective : politique, juridique, économique... et profondément humaine. En l'absence de compétence explicite en matière d'aménagement du territoire, l'Union européenne intervient de manière transversale, notamment à travers ses politiques de cohésion, de transport ou d'environnement. Ces instruments sectoriels dessinent progressivement une stratégie territoriale intégrée, mise en œuvre selon une gouvernance multiniveau associant institutions européennes, États membres et collectivités locales.