

Le quatrième paquet ferroviaire : l'impossible libéralisation ?

Alexis Perier

Superviseur: Professeur Berrod

Abstract

La libéralisation des chemins de fer européens a été lancée par la Commission européenne au début des années 1990 et s'est accélérée avec les paquets ferroviaires des années 2000. L'objectif est clair : redynamiser un secteur en déclin. Le quatrième paquet présenté en janvier 2013 doit achever le processus. A cette fin, il ouvre à la concurrence le transport intérieur de passagers et revient sur la question très sensible de la gouvernance pour clarifier la nature des liens pouvant exister entre le gestionnaire d'infrastructure et l'entreprise ferroviaire. Sur ces deux points, les ambitions de la Commission se sont néanmoins heurtées à de fortes réticences. L'opposition à l'obligation de découplage a été la plus virulente et la Commission a déjà dû y renoncer alors qu'elle en avait fait un symbole fort. Sur la question de l'ouverture à la concurrence, une faction hétérogène d'opposants existe, suggérant donc que l'avenir du quatrième paquet est d'ores et déjà très incertain. Une alternative serait dès lors de favoriser une approche technique, beaucoup restant à faire en termes d'interconnexion et d'interopérabilité, deux éléments fondamentaux pour permettre la réalisation d'un espace ferroviaire européen unique. Pourtant, même sur ce dossier, la route s'annonce chaotique.