



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 5.11.2025
COM(2025) 903 final

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU
CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ
DES RÉGIONS**

Interconnecter l'Europe par le transport ferroviaire à grande vitesse

{SWD(2025) 960 final} - {SWD(2025) 961 final}

1. INTRODUCTION ET OBJECTIFS

Un réseau ferroviaire européen à grande vitesse stimulera notre économie, créera des emplois de qualité, favorisera la cohésion, rapprochera les citoyens, réduira la pollution atmosphérique et contribuera à la réalisation de nos objectifs climatiques. Le transport ferroviaire à grande vitesse est essentiel pour rendre l'Europe plus unie et parée pour l'avenir, tout en renforçant la compétitivité de l'industrie européenne.

Un réseau ferroviaire à grande vitesse reliant les capitales et d'autres grandes villes de l'Union européenne peut offrir aux voyageurs une alternative pratique et propre aux vols court à moyen-courriers, ainsi qu'une alternative rapide et confortable aux trajets individuels en voiture ou aux voyages en bus¹. De meilleures liaisons peuvent contribuer à réduire la pression démographique sur les grandes zones urbaines, notamment sur le marché du logement, tout en prévenant le dépeuplement des petites villes.

Compte tenu de ce qui précède, la stratégie de mobilité durable et intelligente² fixe des objectifs visant à doubler le trafic ferroviaire à grande vitesse d'ici à 2030 par rapport à 2015 et à le tripler d'ici à 2050. Le règlement sur le RTE-T³ de 2024 jette les bases pour la mise en place d'un réseau ferroviaire à grande vitesse en Europe. Il implique **des liaisons ferroviaires à grande vitesse supérieures à 200 km/h entre les grands centres urbains européens et garantit leur intégration dans le reste du réseau**. Ce réseau intégré et cohérent repose sur le réseau central et le réseau ferroviaire central étendu du RTE-T pour le transport de voyageurs, et devrait être progressivement achevé d'ici à 2040. Il permettra des liaisons rapides, tout en assurant la cohésion territoriale. Dans de nombreux cas, il devrait réduire de moitié ou plus les trajets entre les capitales européennes (voir figure 1). Le réseau ferroviaire à grande vitesse devrait être étendu aux pays candidats à moyen et long termes.

Toutefois, pour le moment, l'Union n'est pas sur la bonne voie: en 2023, le trafic ferroviaire à grande vitesse n'avait augmenté que de 17 % par rapport à 2015⁴, tandis que la longueur des voies ferrées à grande vitesse en exploitation était de 12 128 km⁵, principalement situées en Espagne, en France, en Italie et en Allemagne. L'Europe centrale et orientale restent mal connectées. Compte tenu de la fragmentation et des obstacles persistants, un réseau ferroviaire européen à grande vitesse véritablement connecté est

¹ La nécessité d'un tel réseau a également été évoquée dans le cadre d'une initiative citoyenne européenne en 2023: https://citizens-initiative.europa.eu/initiatives/details/2023/000004_fr.

² Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Stratégie de mobilité durable et intelligente — mettre les transports européens sur la voie de l'avenir» [COM(2020) 789 final].

³ 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.

⁴ EU transport in figures (Les transports dans l'UE en chiffres) — Statistical pocketbook 2024, tableau 2.3.8., https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_en.

⁵ EU transport in figures (Les transports dans l'UE en chiffres) — Statistical pocketbook 2025 (Chiffres relatifs aux lignes à grande vitesse, y compris les principales lignes ferroviaires permettant de circuler, sur les tronçons principaux, à des vitesses égales ou supérieures à 200 km/h sur les lignes modernisées et à 250 km/h sur les lignes spécialement construites. Lignes ferroviaires à grande vitesse spécialement construites pour permettre de circuler à des vitesses supérieures ou égales à 250 km/h).

donc encore loin d'être achevé. Dans son rapport de 2024⁶, Mario Draghi a souligné que les investissements dans les infrastructures sont essentiels pour renforcer la compétitivité, la cohésion et la résilience de l'Europe, tout en soutenant les transitions écologique et numérique. Le rapport Letta⁷ fait clairement ressortir que, si le transport ferroviaire à grande vitesse a transformé les économies nationales et les paysages sociaux, il s'est arrêté aux frontières nationales.

Figure 1: exemples de gains de temps importants entre les capitales européennes sélectionnées⁸

⁶ Draghi, M., The future of European competitiveness (L'avenir de la compétitivité européenne), rapport à la présidente de la Commission européenne, septembre 2024, https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/draghi-report_en.

⁷ Letta, E., Much more than a market (Bien plus qu'un marché), avril 2024, <https://www.consilium.europa.eu/media/ny3j24sm/much-more-than-a-market-report-by-enrico-letta.pdf>.

⁸ Les temps de trajet sont indicatifs et fondés sur des données horaires accessibles au public extraites en avril 2025. Ils reflètent la situation à un moment donné et peuvent changer en raison de mises à niveau du réseau, de travaux d'infrastructure ou de révisions des horaires. Ils ne sont pas destinés à représenter une évaluation exhaustive du réseau de transport européen. La sélection des paires de villes suit la méthodologie décrite dans le document de travail des services de la Commission accompagnant la présente communication [SWD(2025) 960].

nouvelles liaisons à grande vitesse, y compris à des vitesses dépassant largement les 250 km/h⁹.

En outre, la communication fixe l'ambition de réduire considérablement la durée des trajets en train très fréquentés dans toute l'Europe, au moyen de mesures visant à éliminer les barrières commerciales et à réduire les coûts, afin de garantir un secteur ferroviaire prospère et compétitif à l'échelle mondiale et des choix abordables pour les voyageurs. À cette fin, la communication **définit des priorités spécifiques en matière d'infrastructures à grande vitesse et appelle à la mise en place de liaisons à grande vitesse entre les capitales et les grands nœuds urbains de l'Union européenne.**

Pour que cette vision se concrétise, des investissements importants seront nécessaires. C'est pourquoi la communication **présente un plan de stratégie de financement.** La communication **aborde également les obstacles infrastructurels, commerciaux et techniques**, y compris la disponibilité du matériel roulant et l'accès aux installations de service, et **annonce des exigences harmonisées et une cocréation pour la prochaine génération de rames à grande vitesse européennes.**

Enfin, dans la présente communication, la Commission **appelle à renforcer le rôle de l'UE dans la planification, le financement et la coordination** d'un tel réseau ferroviaire transfrontière à grande vitesse. Chaque itinéraire de ce réseau sera, par définition, exploité au-delà de plusieurs frontières. Il est essentiel d'opérer au bon niveau de gouvernance, en coopération avec les réseaux gérés au niveau national, pour faire en sorte que les propriétaires de voies et les opérateurs de trains à grande vitesse puissent prospérer et fournir leurs services à tous les Européens selon des normes similaires, répondant ainsi à la demande comprimée des Européens en faveur d'une offre ferroviaire à grande vitesse abordable.

Les avantages de ce plan vont bien au-delà du transport ferroviaire à grande vitesse. Il augmentera la capacité disponible sur le réseau conventionnel pour améliorer les services à moindre vitesse, tant pour les passagers que pour le fret, y compris pour la mobilité militaire. Cette dernière bénéficiera également des investissements importants réalisés dans les infrastructures sur le réseau ferroviaire à grande vitesse du RTE-T, ce qui permettra des mouvements militaires plus rapides, plus longs et plus lourds. Les trains de nuit et le fret ferroviaire bénéficieront grandement des améliorations proposées en matière de coordination des capacités, de redevances d'accès aux voies, d'autorisation des véhicules et de financement du matériel roulant. En outre, le déploiement plus rapide du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) renforcera la sécurité et l'interopérabilité.

Les principales mesures du plan sont présentées dans les sections suivantes et résumées en annexe.

Le document de travail des services de la Commission qui accompagne la présente communication illustre les gains de temps avec une série de cartes et de tableaux détaillés

⁹ Au sens de la directive 2012/34/UE, c'est-à-dire pour les services ferroviaires de transport de voyageurs opérés sans arrêts intermédiaires entre deux lieux séparés par une distance de plus de 200 kilomètres sur des lignes spécialement conçues et équipées pour des vitesses généralement supérieures à 250 km/h et fonctionnant en moyenne à ces vitesses.

des principales liaisons entre les grandes villes, situées sur les corridors de transport européens et déployées selon la planification actuelle¹⁰.

¹⁰ Voir le document de travail SWD(2025) 960 connexe.

2. LE RESEAU FERROVIAIRE EUROPEEN A GRANDE VITESSE — NECESSITE D’ACCELERER ET D’HARMONISER

Les infrastructures de transport fonctionnent comme un réseau, de sorte que si un petit segment n’est pas conforme ou opérationnel, il peut nuire à l’efficacité et à la compétitivité du système dans son ensemble. Le développement d’un réseau ferroviaire européen à grande vitesse nécessite une vision et un cadre à long terme permettant la mise en œuvre ciblée des infrastructures nécessaires au moyen d’exigences harmonisées.

Le règlement sur le RTE-T de 2024 définit un tel cadre. Outre les exigences harmonisées en matière d’infrastructures ferroviaires, le règlement sur le RTE-T soutient l’adoption et le déploiement de nouvelles technologies numériques. Il s’agit notamment de promouvoir l’échange de données et les infrastructures de connectivité avec une couverture ininterrompue sur l’ensemble du réseau. L’objectif est de garantir le niveau de performance le plus élevé pour les infrastructures numériques et d’atteindre des niveaux d’automatisation plus élevés.

Les avantages en matière de connectivité liés à l’achèvement du réseau ferroviaire à grande vitesse du RTE-T sont considérables¹¹. Toutefois, la complexité de la planification, de l’octroi d’autorisation, de la coordination et du financement des grands projets d’infrastructures ferroviaires à grande vitesse entrave leur mise en œuvre en temps utile et entraîne souvent des retards, en particulier dans les projets transfrontières, un problème que la présente communication entend résoudre.

2.1. Accélérer le déploiement des infrastructures nationales et transfrontières

Depuis 2013, des progrès significatifs ont été accomplis dans l’achèvement des tronçons nationaux du réseau ferroviaire du RTE-T dans des pays tels que l’Espagne, la France, l’Italie et l’Allemagne¹². En outre, l’ambition du transport ferroviaire à grande vitesse progresse favorablement dans certaines parties de l’Europe centrale et orientale, comme en Pologne, en Tchéquie et sur certains tronçons en Hongrie et en Roumanie.

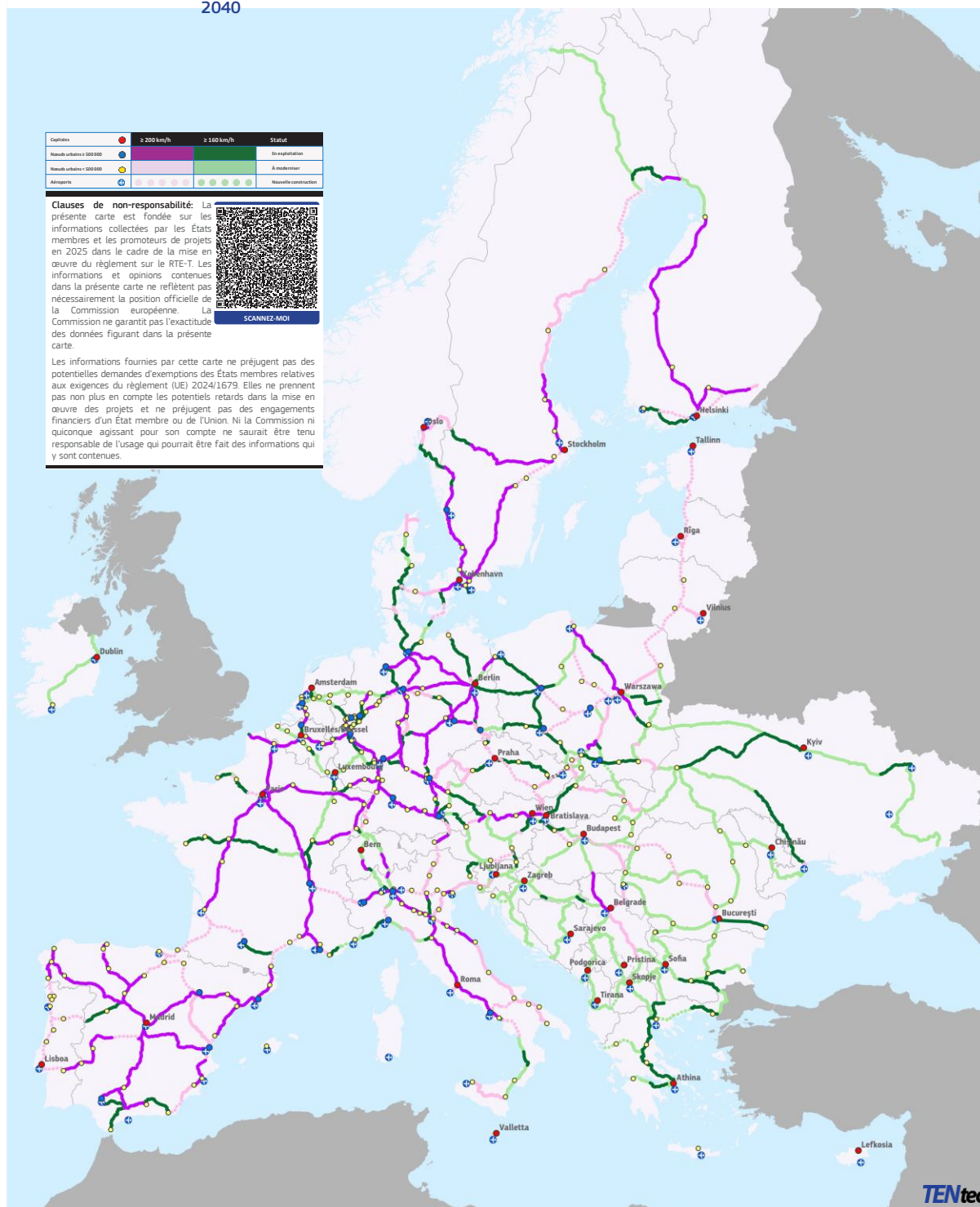
Les principaux projets transfrontières bénéficiant d’un soutien financier européen substantiel devraient être achevés pour la plupart d’ici à 2030 ou peu après. Il s’agit notamment du tunnel de base du Brenner, du tunnel de base Lyon-Turin, de la liaison fixe du détroit de Fehmarn et du Rail Baltica. Toutefois, de nombreux autres projets ferroviaires transfrontières à grande vitesse ou voies d’accès importantes seront encore incomplets d’ici là, ce qui laisse subsister des lacunes en matière d’infrastructures physiques dans le réseau. Les plans d’investissement de nombreux grands projets ferroviaires à grande vitesse déjà planifiés, en particulier ceux qui relient les frontières, ne sont toujours pas parvenus à maturité et n’ont pas de calendrier précis. Si bon nombre de ces lacunes seraient comblées d’ici à 2040 (voir figure 2), conjuguées à l’absence d’harmonisation des règles d’exploitation, elles représentent le risque que le plein potentiel des grandes infrastructures transfrontières reste inexploité.

¹¹ Voir le document de travail SWD(2025) 960 connexe.

¹² Fin 2023, le réseau à grande vitesse atteignait 3 993 km en Espagne, 2 735 km en France, 1 631 km en Allemagne et 921 km en Italie. Source: EU Transport in Figures (Les transports dans l’UE en chiffres) — Statistical Pocketbook 2025.

Figure 2: état des lieux et étapes prévues pour le développement du réseau ferroviaire européen à grande vitesse le long des corridors de transport européens d'ici à 2040

ÉTAT DES LIEUX ET DÉVELOPPEMENT PRÉVU DU RÉSEAU FERROVIAIRE EUROPÉEN À GRANDE VITESSE LE LONG DES CORRIDORS DE TRANSPORT EUROPÉENS D'ICI À 2040



Pour résoudre ces problèmes, la Commission a confié deux tâches spécifiques aux coordonnateurs européens du RTE-T¹³ pour 2026:

- **proposer des mesures et des recommandations dans leurs plans de travail relatifs aux corridors de transport européens d'ici la mi-2026** en vue d'une suppression coordonnée et en temps utile des goulets d'étranglement transfrontaliers et de l'achèvement des liaisons nationales manquantes sur le réseau du RTE-T;
- **mener des discussions avec les États membres et d'autres parties prenantes clés sur les options pour des vitesses de conception plus élevées** afin de recenser les tronçons prioritaires pour les très hautes vitesses et d'autres zones en vue de mises à niveau ultérieures sur le réseau ferroviaire à grande vitesse, y compris d'un point de vue transcorridors.

L'objectif est de **définir des décisions d'exécution pour chaque corridor de transport européen pour la première fois d'ici à 2027**. Ces décisions garantiront une définition cohérente des priorités pour la planification des infrastructures et des investissements, de manière que le réseau ferroviaire européen à grande vitesse soit développé par phases d'ici à 2030 et à 2035, et achevé d'ici à 2040, en couvrant des vitesses, des temps de trajet, des fonds et des financements spécifiques.

En outre, la **Commission réexaminera la directive sur la rationalisation¹⁴ en 2026** afin de recenser les lacunes dans la mise en œuvre des règles de l'UE en matière d'autorisation de projets et de passation de marchés publics transfrontières, et les bonnes pratiques dans les États membres.

2.2. Stimuler les investissements dans le transport ferroviaire à grande vitesse

Pour finaliser le réseau ferroviaire à grande vitesse du RTE-T actuellement prévu d'ici à 2040, la Commission européenne a estimé que 345 milliards d'euros seront nécessaires. Selon des estimations externes¹⁵, aller au-delà du RTE-T et tripler la taille du réseau ferroviaire européen à grande vitesse existant et circulant à des vitesses égales ou largement supérieures à 250 km/h

¹³ Les coordonnateurs européens du RTE-T sont nommés par la Commission européenne conformément au règlement (UE) 2024/1679. Les onze coordonnateurs nommés supervisent et guident la mise en œuvre des neuf corridors de transport européens et des deux priorités horizontales du RTE-T (ERTMS, espace maritime européen) et facilitent ainsi un vaste dialogue entre les parties prenantes. En particulier, ils sont chargés par la Commission de collaborer avec les États membres pour achever les investissements en faveur du RTE-T dans le respect des délais applicables.

¹⁴ La directive sur la rationalisation [directive (UE) 2021/1187] couvre les liaisons transfrontières et manquantes présélectionnées sur le réseau central du RTE-T et les projets relatifs aux corridors de transport européens d'un montant supérieur à 300 millions d'euros afin de garantir: i) que les États membres désignent une autorité pour chaque projet ou procédure d'octroi d'autorisation; ii) des procédures simplifiées avec un octroi d'autorisation limité à quatre ans; iii) des procédures d'octroi d'autorisation plus claires et transparentes tant pour les promoteurs de projets que pour les autorités concernées; et iv) une meilleure coordination en matière d'octroi d'autorisation et de passation de marchés publics transfrontières.

¹⁵ EY en collaboration avec l'université Bocconi et Blue Arches pour l'entreprise commune «Système ferroviaire européen»: «Smart and affordable rail services in the EU: a socio-economic and environmental study for High-Speed in 2030 and 2050» (Des services ferroviaires intelligents et abordables dans l'Union: étude socio-économique et environnementale pour la grande vitesse en 2030 et 2050), <https://rail-research.europa.eu/publications/smart-and-affordable-rail-services-in-the-eu-a-socio-economic-and-environmental-study-for-high-speed-in-2030-and-2050/>.

coûterait même 546 milliards d’euros. Ces investissements devraient créer des emplois¹⁶ et rapporter à la société un bénéfice positif net de l’ordre de 750 milliards d’euros.

Un financement de l’UE sera notamment nécessaire pour mobiliser d’autres ressources publiques et privées dans le but de financer des projets d’infrastructures transfrontières à grande échelle dont les coûts de construction sont élevés. Au cours des 20 dernières années, les instruments de financement de l’Union — tels que le mécanisme pour l’interconnexion en Europe (MIE), le financement au titre de la politique de cohésion et la facilité pour la reprise et la résilience (FRR) — se sont révélés essentiels pour encourager les États membres à investir dans des projets d’infrastructure prioritaires. Depuis 2014, plus de 100 milliards d’euros provenant de ces programmes ont été alloués à des projets d’infrastructure ferroviaire¹⁷. En outre, le montant total des prêts de la Banque européenne d’investissement (BEI) pour le transport ferroviaire (infrastructures et matériel roulant) entre 2016 et 2024 est de l’ordre de 40 milliards d’euros. Malgré ce soutien, la demande d’investissement a dépassé les fonds disponibles¹⁸.

Pour combler le déficit d’investissement dans les projets d’infrastructures ferroviaires à grande vitesse, il faudra une utilisation plus stratégique et coordonnée des fonds européens, des mesures nationales (subventions, garanties d’État, recettes du système d’échange de quotas d’émission des États membres, prêts, etc.), des redevances d’usage, ainsi que des mesures crédibles pour attirer suffisamment d’investissements financiers de la part du secteur privé. Par conséquent, la **Commission accordera la priorité aux projets ferroviaires à grande vitesse dans un appel lancé au titre du MIE en 2026**, ouvrant ainsi la voie à de nouveaux investissements en faveur du transport ferroviaire à grande vitesse dans le prochain budget à long terme de l’UE (le cadre financier pluriannuel) pour la période 2028-2034. En outre, la Commission a encouragé les États membres à utiliser la politique de cohésion pour soutenir le développement du transport ferroviaire à grande vitesse sur leur territoire.

Dans les propositions de la Commission pour le prochain cadre financier pluriannuel du 16 juillet 2025¹⁹, le financement des infrastructures de transport double au titre du MIE pour le secteur des transports, passant de 25,8 milliards d’euros à 51,5 milliards d’euros pour la période 2028-2034, comprenant une enveloppe indicative de 17,7 milliards d’euros réservés à l’amélioration des infrastructures de mobilité militaire. Le financement sera complété par les partenariats nationaux et régionaux, le Fonds pour la compétitivité et Horizon Europe, conformément à leurs objectifs stratégiques respectifs.

¹⁶ Selon une étude récente intitulée «Smart and Affordable Rail Services in the EU: a socio-economic and environmental study for High-Speed in 2030 and 2050» (Des services ferroviaires intelligents et abordables dans l’Union: étude socio-économique et environnementale pour la grande vitesse en 2030 et 2025), réalisée par EY, en ne tenant compte que des effets de la construction dans le domaine des transports ferroviaires à grande vitesse, plus de 1,5 million d’emplois/année pourraient être créés d’ici à 2050. https://rail-research.europa.eu/wp-content/uploads/2023/01/HSR_Technical_Report_2_Final_220123.pdf

¹⁷ Il s’agit notamment de liaisons transfrontières essentielles, telles que le tunnel de base Lyon-Turin, qui reliera les réseaux ferroviaires à grande vitesse français et italien, les investissements dans le transport ferroviaire à grande vitesse en Grèce pour restaurer le tronçon Domokos-Krannona de l’axe Athènes-Thessalonique après la tempête Daniel et l’amélioration de la ligne à grande vitesse Madrid-Séville en Espagne.

¹⁸ Par exemple, l’appel au titre du MIE de 2024 a été sursouscrit à hauteur de plus de 6,6 fois le budget disponible.

¹⁹ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Un budget de l’UE dynamique au service des priorités de l’avenir — Le cadre financier pluriannuel 2028-2034», [COM(2025) 570 final].

Le financement octroyé par l'UE a également été essentiel pour réduire les risques liés aux investissements et stimuler la viabilité financière d'un projet. Toutefois, comme l'expérience l'a montré, il doit s'accompagner de conditions commerciales adéquates pour susciter des investissements privés. Les projets d'infrastructures à grande vitesse peuvent en effet attirer des investissements privés lorsqu'ils sont conçus selon un modèle économique viable et rentable qui préserve la compétitivité du transport ferroviaire par rapport aux modes de transport alternatifs. Le fait de combiner les instruments de financement européens avec des approches innovantes ou plus conventionnelles peut renforcer la confiance des investisseurs, ce qui peut se traduire tant par des financements supplémentaires que par une nouvelle source de revenus (par exemple, le financement croisé, les recettes du système d'échange de quotas d'émission des États membres, la finance verte).

Parmi les conditions-cadres permettant d'attirer des investissements privés figurent la clarté des choix technologiques et des perspectives du marché, les recettes escomptées, la prévisibilité réglementaire et la possibilité de réaliser des économies d'échelle. L'Union européenne utilisera également tous ses outils actuels et futurs pour garantir la souveraineté technologique et la résilience industrielle de l'Europe pour le transport ferroviaire à grande vitesse. Il s'agit notamment d'étudier les possibilités pour tirer parti de manière stratégique du cadre de l'Union européenne régissant les marchés publics et de sa future révision à l'appui de tels objectifs stratégiques, ainsi que d'envisager, le cas échéant, l'utilisation d'outils pertinents pour améliorer la sécurité économique, en tenant également compte des risques pour la sécurité potentiellement engendrés par des fournisseurs étrangers contrôlés par l'État en ce qui concerne les systèmes critiques pour la sécurité comme le contrôle-commande et la signalisation ferroviaires.

Afin d'accélérer l'investissement privé et d'encourager des modèles de financement innovants, **la Commission lancera l'élaboration d'une stratégie de financement de l'UE d'ici la fin de 2025.** Dans ce cadre, la Commission engagera un dialogue stratégique avec les États membres, les gestionnaires de l'infrastructure, les banques de développement et les établissements financiers, les investisseurs, le secteur de l'équipement ferroviaire et les entreprises ferroviaires. L'objectif est de présenter en 2026 un «accord sur le transport ferroviaire à grande vitesse» qui soit un engagement multilatéral visant à mobiliser les investissements nécessaires aux projets prioritaires du transport ferroviaire à grande vitesse. Cet accord offrirait aux investisseurs une sécurité et des orientations sur les engagements de l'UE et des États membres à soutenir ces projets stratégiques. Il pourrait également jeter les bases de dialogues régionaux spécifiques en vue d'accélérer le financement des projets stratégiques de lignes ferroviaires à grande vitesse dans les corridors.

Pour étayer l'accord sur le transport ferroviaire à grande vitesse, la stratégie de financement se concentrera sur la manière de mener à bien les activités décrites ci-dessous.

- **Optimiser l'utilisation des fonds publics de l'UE et des États membres** en donnant la priorité aux investissements qui éliminent les goulets d'étranglement transfrontaliers et comblent les liaisons manquantes, en maximisant le cofinancement national et en interagissant avec le secteur privé pour déployer des voies à grande vitesse transfrontières ou du matériel roulant.
- **Faire le point et échanger les bonnes pratiques en matière de mécanismes de financement** afin de faciliter le financement des infrastructures ferroviaires et du

matériel roulant²⁰. La Commission présentera différents modèles, y compris des partenariats public-privé (PPP) et un modèle de base d'actifs régulés (BAR)²¹, en tenant compte de leur incidence sur les finances publiques nationales, des redevances d'accès aux voies et de l'optimisation de l'utilisation des infrastructures (voir les exemples dans l'encadré 1).

- **Promouvoir le soutien du secteur financier.** La Commission, en collaboration avec la BEI, les banques et institutions nationales de développement et les parties prenantes financières, s'efforcera d'encourager le recours à des instruments financiers tels que les garanties budgétaires, combinant le financement institutionnel et privé des voies ferrées à grande vitesse et du matériel roulant au moyen de fonds de l'UE et des États membres.
- **Mobiliser les acteurs industriels et les experts du secteur financier** pour discuter du financement de l'achat ou de la location de matériel roulant conformément aux règles de l'UE en matière d'aides d'État. Les actions seront définies sur la base d'une analyse réalisée en coopération avec la BEI, les banques et institutions nationales de développement et les parties prenantes financières du secteur privé.
- **Faciliter l'accès aux services de conseil.** La Commission étudiera, en collaboration avec la BEI, la meilleure manière d'accélérer la fourniture de services de conseil bien ciblés pour soutenir les plans d'investissement des États membres dans le transport ferroviaire à grande vitesse. Une coordination et une coopération devraient être mises en place selon les besoins, en particulier avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (AFE) pour l'orientation technique et avec les banques et institutions nationales de développement pour d'éventuelles offres conjointes, le cas échéant.

Encadré 1: exemples d'options et de bonnes pratiques pour les régimes de financement du transport ferroviaire à grande vitesse

La stratégie de financement et le dialogue stratégique avec les parties prenantes refléteront différentes options et bonnes pratiques. La solution retenue tiendra compte des circonstances nationales.

Par exemple, l'Espagne s'appuie sur un organisme spécifique, ADIF Alta Velocidad. Étant donné que la majorité de ses recettes proviennent d'activités marchandes, la dette du gestionnaire de l'infrastructure n'est pas comptabilisée en tant que dette publique et les investissements ne sont pas considérés comme des dépenses publiques. L'Italie étudie le modèle de BAR pour garantir une sécurité quant aux recettes futures étant donné que le transport ferroviaire à grande vitesse promet d'être une entreprise plus rentable. En France et au Portugal, les PPP ont été utilisés pour accélérer le financement de projets ferroviaires à grande vitesse, tels que les lignes ferroviaires Bordeaux-Tours et Porto-Lisbonne, cette dernière

²⁰ Voir point 4.3 «Stimuler les possibilités d'investissement pour soutenir l'acquisition de matériel roulant».

²¹ Le modèle de base d'actifs régulés (ou BAR) est un modèle de financement pour les projets d'infrastructure régulés, qui soutient leur conception, leur construction, leur mise en service et leur exploitation. Dans ce modèle, les entreprises privées ou détenues par l'État agissent en tant que gestionnaire de l'infrastructure: elles sont propriétaires et exploitent des actifs d'infrastructure, et investissent en faveur de ceux-ci conformément aux dispositions d'un accord conclu avec l'autorité de régulation. Le gestionnaire de l'infrastructure perçoit des recettes provenant des utilisateurs et/ou des subventions pour financer ses activités et récupérer les coûts d'investissement conformément à ce qui a été décidé avec l'autorité de régulation.

étant également soutenue par InvestEU et un financement au titre du MIE, et n'étant pas inscrite au bilan de l'État.

En Italie, le déploiement de garanties de bonne fin soutenues par InvestEU et la facilité pour la reprise et la résilience a grandement contribué à garantir le financement de la ligne Palermo-Catane.

En 2024, en utilisant le cadre juridique de l'UE régissant les péages routiers, l'Allemagne a utilisé environ 6 milliards d'euros sur un total de 15 milliards d'euros de recettes de péage routier pour le financement croisé des investissements dans le secteur ferroviaire. Le projet Divača-Koper en Slovénie, qui a eu recours au financement croisé entre le transport routier et ferroviaire ainsi qu'à une garantie de l'État pour obtenir un prêt important de la BEI, est un autre exemple de combinaison de différentes sources de financement. Des initiatives similaires sont en cours de développement dans toute l'Europe avec des taxes locales (notamment pour le Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest reliant Bordeaux, Toulouse et Dax en France) ou les recettes du SEQE des États membres (en particulier en Autriche et en Estonie).

2.3. Améliorer la résilience et réduire les incidences environnementales de la construction et de l'exploitation

Ces dernières années, des phénomènes météorologiques extrêmes ont considérablement perturbé les flux de transport en Europe, détruisant des infrastructures critiques et occasionnant des milliards d'euros de dégâts. Les inondations de 2021 en Belgique, en Allemagne, aux Pays-Bas, au Luxembourg et en France ont causé 38 milliards d'euros de dommages, dont 1,3 milliard d'euros de dommages sur les infrastructures ferroviaires rien qu'en Allemagne. En 2023, la tempête Daniel a détruit un tronçon de 50 km sur la ligne principale Athènes-Thessalonique, nécessitant des mois de réparation. Une importante crue éclair provoquée par la tempête Dana en octobre 2024 a gravement perturbé le réseau ferroviaire à grande vitesse espagnol, en particulier entre Madrid et Valence. Comme le montre une étude récente publiée par la Commission, les chemins de fer du réseau du RTE-T devraient être particulièrement exposés à la fréquence croissante des phénomènes climatiques extrêmes²².

Afin de renforcer la résilience des infrastructures ferroviaires à grande vitesse et de réduire leurs propres incidences négatives sur le climat et l'environnement, **les organismes de normalisation doivent élaborer des analyses harmonisées du cycle de vie et des méthodes de résilience au changement climatique**. L'objectif est d'évaluer et de comparer la vulnérabilité des différentes solutions techniques aux incidences climatiques ainsi que leur empreinte environnementale, en particulier pendant la phase de conception des projets d'infrastructure²³. Un large éventail de mesures efficaces d'adaptation au changement climatique et d'atténuation de ses effets est déjà disponible pour la construction et l'exploitation

²² «Support study on the climate adaptation and cross-border investment needs to realise the TEN-T network» (Étude d'appui sur l'adaptation au changement climatique et les investissements transfrontières nécessaires pour réaliser le réseau du RTE-T), <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/26731a63-b904-11ef-91ed-01aa75ed71a1/language-en>.

²³ Voir les recommandations du rapport final conjoint des groupes de travail composés d'experts du secteur industriel et scientifique sur la décarbonation de la construction dans l'industrie du transport: https://transport.ec.europa.eu/document/download/982f3916-d1e7-427a-93cd-4e8ccfdff6c_en?filename=decarbonised_construction.pdf.

des infrastructures ferroviaires à grande vitesse²⁴. Néanmoins, les bonnes pratiques existantes doivent encore être largement déployées et l'émergence de nouvelles solutions doit être stimulée, y compris au moyen de financements européens. Ce faisant, **la Commission tirera des enseignements des expériences actuelles liées aux exigences en matière de prise en compte des enjeux climatiques et lancera un appel à propositions consacré à la résilience au changement climatique dans le cadre du programme MIE.**

Il convient également de pallier les externalités négatives liées à l'exploitation des lignes ferroviaires à grande vitesse, telles que le bruit et la pollution atmosphérique²⁵, qui devraient augmenter avec la croissance du trafic attendue²⁶. **La Commission soutiendra la mise en œuvre par les États membres des règles applicables en matière de bruit en publiant des orientations sur l'élaboration de plans d'action nationaux contre le bruit²⁷ d'ici la fin de 2025.**

Le réseau ferroviaire à grande vitesse prévu sera électrifié, ce qui contribuera fortement à la réalisation de l'engagement de l'UE en faveur d'un transport durable. L'augmentation de la part des sources d'énergie propres, telles que l'énergie solaire et éolienne, dans le bouquet électrique utilisé par le transport ferroviaire sera essentielle pour rendre ce secteur aussi neutre pour le climat que possible. **La Commission aidera les États membres à déployer des technologies en matière d'énergies renouvelables et à s'approvisionner en électricité renouvelable pour le transport ferroviaire à grande vitesse, comme indiqué dans la communication de la Commission sur les technologies et formes innovantes de déploiement des énergies renouvelables** ainsi que dans la recommandation de la Commission y afférente²⁸. Conformément à la recommandation, les États membres sont encouragés à préciser les normes techniques, en particulier les normes de sécurité, que le déploiement des énergies renouvelables intégrées dans les infrastructures doit respecter.

²⁴ Parmi les exemples de bonnes pratiques en matière d'atténuation des effets du changement climatique figurent l'optimisation de la conception de la structure, l'intégration de sources d'énergie renouvelables, la réutilisation des matériaux d'excavation et la sélection de produits à faibles émissions. Les bonnes pratiques en matière d'adaptation comprennent les suivantes: i) concevoir pour la résilience en surélevant les voies, en renforçant les structures et en utilisant des matériaux résistant à la température; ii) intégrer des données climatiques dans la gestion des actifs à des fins de maintenance et de remplacement; iii) mettre en œuvre des évaluations proactives des risques afin de tenir compte des événements extrêmes; et iv) intégrer des principes de gestion adaptative dans la conception et l'exploitation.

²⁵ Plus la vitesse du train est élevée, plus la quantité de particules produites et libérées dans l'atmosphère est importante en raison des interactions véhicule/voie et véhicule/caténaire.

²⁶ Voir «Zero pollution monitoring and outlook 2025» (Rapport de surveillance et de prospective «zéro pollution» 2025), rapport AEE-JRC 13/2024 et «Environmental noise in Europe 2025» (Bruit dans l'environnement en Europe 2025), rapport 05/2025 de l'AEE.

²⁷ Requis par la directive relative au bruit dans l'environnement (2002/49/CE).

²⁸ Voir la communication de la Commission sur les technologies et formes innovantes de déploiement des énergies renouvelables C(2025) 4011 du 2 juillet 2025 et la recommandation de la Commission du 2 juillet 2025 sur les technologies et formes innovantes de déploiement des énergies renouvelables, sur l'établissement de zones destinées aux infrastructures de réseau et de stockage nécessaires à l'intégration de l'énergie renouvelable dans le système électrique conformément à l'article 15 *sexies*, de la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil révisée, et sur les redevances de réseau à l'épreuve du temps pour réduire les coûts du système énergétique [C(2025) 4024 final].

Le transport ferroviaire européen à grande vitesse devrait devenir un modèle d'infrastructure durable, construit avec des matériaux à faibles émissions, alimenté par une énergie propre et conçu pour être respectueux de la nature et résilient face aux effets du changement climatique.

3. UN CADRE ATTRAYANT ET COMPETITIF POUR LES SERVICES FERROVIAIRES

L'offre ferroviaire européenne à grande vitesse ne peut être attrayante, abordable et complète pour les usagers, et desservir tous les segments de transport de voyageurs, du voyage d'affaire au tourisme durable, que si les conditions pour les opérateurs ferroviaires sont compétitives et attrayantes. Les règles existantes à l'échelle de l'Union européenne concernant l'ouverture du marché des services ferroviaires (le quatrième paquet ferroviaire)²⁹ garantissent les conditions juridiques nécessaires au développement de services transfrontières à grande vitesse et un droit général pour les entreprises ferroviaires d'exploiter n'importe quel service de transport de voyageurs partout dans l'Union. Toutefois, malgré ces règles, plusieurs obstacles subsistent, ce qui se traduit par une offre de marché limitée, des barrières pour les nouveaux entrants et des prix élevés pour les clients.

3.1. Répartir les capacités de manière adaptée aux services transfrontières

L'un des principaux obstacles au renforcement des services de transport de voyageurs longue distance et transfrontières concerne la difficulté à obtenir des sillons transfrontières attrayants. La proposition de règlement de la Commission sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire³⁰ aborde ce problème de manière systémique en établissant un cadre de l'UE pour la planification et l'attribution des capacités, et la gestion du trafic, en mettant fortement l'accent sur la coordination transfrontière et la numérisation. Elle devrait être rapidement adoptée par le Parlement européen et le Conseil et mise en œuvre par le secteur. Les accords-cadres pluriannuels de capacité entre les gestionnaires de l'infrastructure et les opérateurs garantiront une stabilité à long terme pour les opérateurs. L'optimisation de l'attribution des capacités présente des avantages considérables pour les autres services de transport de voyageurs et de fret, car une attribution plus efficace, transparente et non discriminatoire des sillons entraîne une diminution de la congestion et une meilleure intégration des trains de fret et de nuit dans les horaires transfrontières.

3.2. Soutenir l'acquisition de matériel roulant

Les nouveaux opérateurs ferroviaires peinent à acheter du matériel roulant neuf ou modernisé et à l'homologuer, ce qui peut retarder ou empêcher le lancement de nouveaux services et avoir une incidence sur la compétitivité. **La Commission collaborera avec les parties prenantes financières pour développer ou créer de nouveaux outils de financement innovants permettant aux nouveaux entrants d'acheter ou de louer du matériel roulant.** Conformément aux règles en matière d'aides d'État et afin de promouvoir l'industrie européenne, ces outils pourraient prendre la forme de garanties budgétaires fournies par les États membres ou l'UE, comme c'est le cas dans le cadre d'InvestEU pour la période de

²⁹ Le quatrième paquet ferroviaire de 2016 est un ensemble de six textes législatifs visant à achever le marché unique des services ferroviaires, https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages/fourth-railway-package-2016_en.

³⁰ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen, modifiant la directive 2012/34/UE et abrogeant le règlement (UE) n° 913/2010 [COM(2023) 443 final].

programmation actuelle. Dans le prochain cadre financier pluriannuel, cela est également proposé dans le cadre du Fonds européen pour la compétitivité (l'«instrument InvestEU au titre du FEC»)³¹ ou en tant qu'instruments financiers, comme dans le cadre des plans de partenariat national et régional³², y compris les instruments à haut risque pour les technologies hautement innovantes. Les banques nationales de développement et les investisseurs privés peuvent jouer un rôle essentiel en fournissant un soutien financier et une structuration innovante aux nouveaux entrants (voir les exemples dans l'encadré 2). Cela peut contribuer à atténuer les risques dans les transactions relatives au matériel roulant, en particulier en ce qui concerne les flux de recettes (par exemple, les systèmes AssetCo³³ ou ROSCO³⁴ et diverses approches de financement, telles que les obligations, les fonds propres, les quasi-fonds propres et les fonds d'investissement, peuvent être évalués).

La ratification par les États membres du protocole de Luxembourg à la convention du Cap, un cadre pour l'identification des actifs ferroviaires³⁵, pourrait contribuer à stimuler davantage les investissements dans le matériel roulant.

L'achat de matériel roulant d'occasion peut être une solution rapide et rentable pour les nouveaux entrants, mais il faut que les opérateurs établis soient disposés à vendre les trains qu'ils n'utilisent plus à de futurs concurrents. Afin de stimuler le développement d'un marché du matériel roulant d'occasion, **la Commission proposera une législation visant à interdire la démolition anticoncurrentielle du matériel roulant opérationnel et sûr, et à créer des conditions transparentes pour sa revente et son utilisation dans tous les États membres.**

Encadré 2: exemples de financement privé pour l'achat de matériel roulant

Des exemples en Italie et en France montrent que le financement privé peut effectivement soutenir les nouveaux entrants. Le premier opérateur privé de trains à grande vitesse à entrer sur le marché italien a été créé par des entrepreneurs qui ont mobilisé d'importants capitaux privés pour lancer le premier service de transport de voyageurs en 2012.

En 2024, en France, un nouvel opérateur a bénéficié d'un investissement privé de 1 milliard d'euros provenant d'un fonds d'investissement dans les infrastructures. L'objectif est de mettre en service le premier service ferroviaire à grande vitesse privé et indépendant entre Paris et Rennes, Nantes, Angers et Bordeaux d'ici à 2028. L'achat de 12 trains à grande vitesse a représenté à lui seul un accord de 850 millions d'euros, ce qui a eu des répercussions positives sur les activités et les emplois du secteur.

³¹ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le Fonds européen pour la compétitivité [COM(2025) 555 final].

³² Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le Fonds européen pour la cohésion économique, sociale et territoriale, l'agriculture et les zones rurales, la pêche et les affaires maritimes ainsi que la prospérité et la sécurité pour la période 2028-2034 [COM(2025) 565 final].

³³ AssetCo: société d'actifs spécialisée dans l'achat, l'exploitation et la maintenance d'actifs spécifiques utilisés pour un projet.

³⁴ ROSCO (société de matériel roulant): une entreprise qui possède et loue des locomotives, des voitures ou des wagons de fret à des entreprises ferroviaires.

³⁵ Le protocole de Luxembourg à la convention du Cap, <https://www.unidroit.org/french/conventions/mobile-equipment/railprotocol.pdf>.

3.3. Encourager des redevances d'accès aux voies équitables et proportionnées

Dans chaque État membre, le niveau des redevances d'infrastructure (par exemple pour l'accès aux voies) dépend du niveau de financement public pour le renouvellement et l'entretien des infrastructures. Lorsque le financement public est faible, les fortes redevances d'accès aux voies qui en résultent réduisent l'offre ferroviaire globale et entraînent des prix élevés pour les voyageurs, ce qui mène souvent à une utilisation non optimale du réseau. En revanche, conformément aux nouvelles lignes directrices de la Commission sur les redevances d'accès aux voies³⁶ et au récent arrêt de la Cour de justice³⁷, l'objectif de la mise en place de redevances d'accès aux voies doit être d'encourager une utilisation complète et optimale du réseau. Cet objectif permettra aux services ferroviaires longue distance et aux trains de nuit de rester abordables et de concurrencer d'autres modes de transport. Il peut être atteint grâce à une segmentation adéquate du marché et à des rabais temporaires pour les nouveaux entrants, sous réserve du respect des règles en matière d'aides d'État.

3.4. Garantir l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire

Les installations de service et d'entretien, telles que les gares, les dépôts, les zones de stockage et les points de remplissage, jouent un rôle essentiel dans l'exploitation des services ferroviaires à grande vitesse. Les entreprises ferroviaires doivent avoir accès à ces installations de manière non discriminatoire, conformément aux règles applicables³⁸. Toutefois, la répartition géographique des installations propres aux lignes à grande vitesse est inégale, certaines régions ne disposant pas des infrastructures adéquates pour soutenir les nouveaux entrants. En outre, les données sur la disponibilité et l'adéquation de ces installations sont limitées, ce qui entrave la transparence du marché et la planification.

Les opérateurs ferroviaires à grande vitesse ont également besoin d'un accès égal aux services au sein de ces installations de service, y compris aux systèmes de billetterie, aux dispositifs d'information des passagers et aux services de manutention des bagages. Les opérateurs ferroviaires historiques possèdent souvent ces installations ou gèrent ces services et peuvent utiliser leur position pour conserver un avantage concurrentiel. En cas de pratiques discriminatoires, les organismes de contrôle doivent faire usage de leur pouvoir d'action. En outre, **la Commission renforcera le règlement d'exécution concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire³⁹ afin de garantir un accès non discriminatoire aux nouveaux entrants.**

3.5. Améliorer la billetterie ferroviaire

L'achat d'un billet de train pour des trajets transfrontières nécessitant plusieurs tronçons exploités par différents opérateurs reste difficile pour les voyageurs. Les voyages peuvent être difficiles à trouver et à combiner, et les passagers ne sont souvent pas suffisamment protégés

³⁶ Communication de la Commission intitulée «Lignes directrices interprétatives concernant la mise en place de redevances pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire», C/2025/2606.

³⁷ Arrêt du 22 mai 2025 dans l'affaire C-538/23, *ÖBB-Infrastruktur et WESTbahn Management*, en particulier les points 85 à 89.

³⁸ Directive 2012/34/UE, et notamment son article 13.

³⁹ Règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire.

s'ils manquent une correspondance en raison d'un train annulé ou retardé. Les nouveaux opérateurs ferroviaires sont confrontés à des obstacles majeurs à l'entrée et au développement dans un marché en raison du manque d'accès aux principaux canaux de distribution, ce qui ralentit le lancement de nouveaux services et le développement de la concurrence. Plusieurs affaires de concurrence⁴⁰ ont montré que les conditions dans lesquelles les grands opérateurs ferroviaires autorisent les plateformes à vendre leurs billets peuvent entraver le développement de nouveaux canaux de distribution et avoir une incidence sur la concurrence sur le marché de la billetterie.

Pour remédier à ce problème, **la Commission proposera, début 2026, une initiative en matière de billetterie**. L'objectif sera de permettre aux voyageurs de réserver plus facilement des billets multimodaux et multiopérateurs, en particulier dans le secteur ferroviaire, par l'intermédiaire de plateformes numériques, tout en améliorant les droits des voyageurs ferroviaires⁴¹. La Commission a également proposé un ensemble de normes harmonisées pour l'échange de données ferroviaires⁴².

3.6. Rendre les voyages en train plus abordables

Le transport ferroviaire à grande vitesse doit être compétitif et abordable. Une récente enquête Eurobaromètre⁴³ a révélé que 61 % des passagers considèrent le prix comme le facteur le plus important lors de la planification des voyages longue distance, suivi de la durée totale du voyage, qui préoccupe 47 % des passagers.

La concurrence nécessite un financement et un entretien adéquats de l'infrastructure. Le marché des services ferroviaires de transport de voyageurs est totalement ouvert depuis 2020, ce qui a entraîné une baisse des prix et un plus grand nombre d'options de services dans des zones caractérisées par un réseau de qualité et une forte concurrence⁴⁴.

Les États membres devraient donc garantir un financement adéquat pour les infrastructures de haute qualité, conformément aux obligations réglementaires prévues par la législation relative au RTE-T, à la cohésion et au transport ferroviaire⁴⁵. Ils devraient également mettre pleinement

⁴⁰ On peut citer, à titre d'exemple, la France, l'Allemagne, la Suède, l'Italie et l'Espagne.

⁴¹ L'initiative en matière de billetterie devrait être composée de trois propositions législatives: i) une proposition de règlement sur les services numériques de mobilité multimodale, ii) une proposition de règlement relatif à un système unique de réservation et de billetterie numériques, et iii) une révision ciblée du règlement sur les droits des voyageurs ferroviaires. La révision ciblée vise à garantir que les passagers qui achètent leurs billets dans le cadre d'une transaction unique sur une plateforme unique soient protégés pour l'ensemble du trajet, quel que soit le nombre d'opérateurs ferroviaires concernés.

⁴² Projet de règlement d'exécution de la Commission relatif à une spécification technique concernant le sous-système télématique du système ferroviaire de l'Union européenne pour l'interopérabilité du partage de données dans le transport ferroviaire et abrogeant les règlements (UE) n° 454/2011 et (UE) n° 1305/2014, https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14273-Rail-interoperability-technical-specifications-for-the-telematics-applications-subsystem_en.

⁴³ Eurobarometer on multimodal digital mobility service (Eurobaromètre sur le service numérique de mobilité multimodale), <https://europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/3178>.

⁴⁴ «Study on passenger and freight rail transport services» (Étude sur les services ferroviaires de transport de voyageurs et de fret), 2024: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/4ea76998-7955-11ef-bbbe-01aa75ed71a1/language-en>.

⁴⁵ Article 48 du règlement (UE) 2024/1679; article 8 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte); règlement (UE) 2021/1060 exigeant une planification globale des transports au niveau approprié, fournissant des informations sur les ressources financières correspondant aux investissements prévus pour couvrir les coûts d'exploitation et de maintenance des infrastructures existantes et prévues.

en œuvre les règles relatives à l'ouverture des services commerciaux à la concurrence et aux appels d'offres pour les services publics⁴⁶. Cela permettra aux gestionnaires de l'infrastructure de prendre en charge différents opérateurs qui proposent divers services, notamment des trains transfrontières, des trains à bas prix et des trains de nuit, ainsi que des produits touristiques innovants.

Enfin, le développement d'une offre paneuropéenne de transport ferroviaire à grande vitesse nécessite des conditions de concurrence équitables par rapport aux modes de transport à plus forte intensité de carbone, y compris en matière de fiscalité. Les États membres exercent un contrôle total sur la fixation des taux de TVA pour le transport de passagers. Compte tenu du principe de neutralité fiscale, les États membres devraient utiliser cette flexibilité pour créer une concurrence loyale entre les modes de transport concurrents. En outre, les États membres devraient étudier et revoir les méthodes permettant de garantir des conditions de concurrence équitables en limitant les subventions et les avantages fiscaux pour les modes de transport à plus forte intensité de carbone.

3.7. Renforcer les correspondances avec d'autres modes de transport

L'amélioration des connexions entre le transport ferroviaire, en particulier les services ferroviaires à grande vitesse, et d'autres modes de transport renforcerait le train en tant qu'alternative aux vols court-courriers et éventuellement aux vols plus longs à l'intérieur de l'Europe. À l'heure actuelle, des aéroports tels que Francfort et Paris Charles de Gaulle sont bien connectés au transport ferroviaire à grande vitesse et constituent des plateformes clés pour le transport de passagers, mais de nombreux autres aéroports disposent de correspondances limitées.

La Commission analysera la connectivité de 40 grands aéroports, y compris avec le transport ferroviaire à grande vitesse et longue distance, afin de recenser les déficits d'investissement et de présenter les bonnes pratiques pour améliorer la connectivité des aéroports. **La Commission analysera également les plateformes multimodales actuelles pour le transport de passagers dans les zones urbaines** afin de recenser et de promouvoir les bonnes pratiques pour l'intégration des réseaux ferroviaires à longue distance et à grande vitesse dans les transports publics, le vélo et la mobilité partagée⁴⁷.

En outre, une proposition de la Commission sur les droits des passagers lors de voyages multimodaux est actuellement examinée par le Parlement européen et le Conseil afin de protéger les passagers qui changent de mode de transport au cours de leur voyage⁴⁸.

4. UN SECTEUR FERROVIAIRE EUROPEEN COMPETITIF, HARMONISE ET INNOVANT

Un secteur européen de l'équipement ferroviaire dynamique, prospère, compétitif et innovant est essentiel au succès du réseau ferroviaire européen à grande vitesse. Les entreprises

⁴⁶ Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte).

⁴⁷ La Commission encouragera et aidera les États membres à utiliser les plans et programmes requis ou promus conformément à la législation ou aux initiatives de l'UE, telles que les plans de mobilité urbaine durable, les plans relatifs à la qualité de l'air et les plans d'action contre le bruit, afin de maximiser le nombre de passagers en provenance de la région ou de l'agglomération urbaine pouvant atteindre les gares ferroviaires à grande vitesse de façon durable.

⁴⁸ COM/2023/752 final.

européennes d'équipement ferroviaire sont des leaders mondiaux, employant 650 000 personnes et contribuant à hauteur de 0,35 % au PIB de l'UE avec un taux de croissance annuel de 3 %⁴⁹. Le secteur européen de l'équipement ferroviaire est essentiel pour les clients européens et constitue un pilier de la compétitivité mondiale de l'UE, car il exporte des systèmes et des solutions dans le monde entier, y compris des plans ambitieux pour le transport ferroviaire à grande vitesse, par exemple en Égypte, au Maroc et en Arabie saoudite.

Toutefois, les concurrents mondiaux rattrapent rapidement leur retard, entrent sur le marché européen et se développent sur leur propre marché ainsi que sur d'autres, tandis que les acteurs européens n'ont pas encore pleinement exploité les gains d'efficacité offerts par le marché unique européen. Pour y remédier, les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure et les autorités de service public de l'UE doivent encore réduire le nombre d'exigences divergentes de leurs projets individuels de passation de marchés et s'orienter vers l'achat de produits ferroviaires prêts à l'emploi fabriqués à l'aide de processus industrialisés et normalisés. Ces objectifs seront plus faciles à réaliser si les États membres éliminent les règles et normes nationales fragmentées et s'accordent sur des règles et des normes à l'échelle de l'Union. Dans le même temps, la coopération entre les acteurs économiques du système ferroviaire peut contribuer à une meilleure utilisation des ressources limitées et à réaliser des économies d'échelle, dans le plein respect des règles en matière d'ententes et d'abus de position dominante et en complément des marchés concurrentiels, tout en soutenant de nouveaux services transfrontières en libre accès. Cette coopération devrait favoriser un véritable espace ferroviaire unique européen dans lequel les entreprises ferroviaires peuvent exercer leurs activités par-delà les frontières de manière concurrentielle.

4.1. Améliorer l'interopérabilité de l'infrastructure ferroviaire et du matériel roulant

Les exigences techniques et opérationnelles nationales augmentent les coûts en raison de la redondance des procédures d'autorisation et de la complexité des essais visant à garantir le respect des exigences. Ces exigences retardent l'entrée de nouveaux services sur le marché et représentent une charge qui pèse sur la production, la mise à niveau et l'entretien.

Par conséquent, la certification et l'autorisation du matériel roulant doivent être simplifiées et leur délivrance doit couvrir un domaine d'utilisation plus large. Les «contrôles de compatibilité du système» pour les locomotives et les rames nouvelles ou modernisées doivent être moins coûteux en temps et en ressources. **La Commission encouragera la normalisation des autorisations pour les trains à grande vitesse valables sur l'ensemble du réseau européen.** Cela encouragera l'émergence d'un marché mature de la location et de l'occasion pour le matériel roulant à grande vitesse au niveau européen, ce qui augmentera la flexibilité pour les nouveaux entrants, attirera des investisseurs et facilitera l'utilisation du matériel roulant pour les transports militaires.

L'un des principaux moteurs de la normalisation du matériel roulant est un déploiement plus rapide et harmonisé du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS), qui revêt une importance stratégique tant sur le plan civil que militaire. Toutefois, une approche multisystème non harmonisée de la part des États membres a entraîné un doublement du coût

⁴⁹ https://www.unife.org/wp-content/uploads/2024/05/UNIFE_Priorities_2024_2029.pdf, avec des données supplémentaires fournies par l'UNIFE.

des produits de l'ERTMS au cours des cinq dernières années⁵⁰. La législation sur le RTE-T exige que les systèmes de signalisation nationaux soient progressivement supprimés en faveur de l'ERTMS sur le réseau du RTE-T d'ici à 2040. Quelques États membres, dont la Belgique, la Tchéquie et le Danemark, ont décidé de faire de l'ERTMS le seul système de signalisation de leur réseau, et l'Espagne, l'Autriche et la Pologne investissent massivement dans le déploiement de l'ERTMS basé sur la radio. Néanmoins, d'autres États membres prennent du retard.

Les plans nationaux de mise en œuvre de l'ERTMS pour la période 2024-2025 soulignent la nécessité de tripler la capacité de production de l'ERTMS en Europe. Le total des débouchés commerciaux pour le secteur de l'équipement ferroviaire est estimé à plus de 18,2 milliards d'euros pour l'ERTMS sur le seul réseau central du RTE-T. Afin de tirer parti de ces gains d'efficacité et d'assurer la prévisibilité du secteur de l'équipement de l'ERTMS, **la Commission appliquera strictement les obligations de déploiement de l'ERTMS et renforcera la coordination entre les États membres. Cela se fera au moyen d'un plan européen de déploiement de l'ERTMS révisé⁵¹ en 2026.** La mise en œuvre doit inclure la connexion des lignes à grande vitesse aux centres-villes et aux itinéraires de contournement⁵², afin également de garantir qu'elles puissent être utilisées pour le transport militaire transfrontière.

Afin de rendre les professions ferroviaires plus attrayantes, de stimuler la création d'emplois et de contribuer à aligner l'éducation, la formation et les compétences professionnelles sur les besoins et les possibilités de ce secteur stratégique⁵³, et après consultation des partenaires sociaux, **la Commission reformera les règles européennes relatives à la certification des conducteurs de train.** Cette réforme simplifiera également les efforts et créera des exigences professionnelles et une certification unifiées qui permettraient aux conducteurs de train de travailler sur tous les trains et toutes les infrastructures ferroviaires de l'ensemble du réseau ferroviaire européen à grande vitesse.

4.2. Recherche et coordination pour la compétitivité, la sûreté et la sécurité

Les technologies à grande vitesse sont à la pointe de la modernité et la sécurité est primordiale. La poursuite du développement et de la cocréation de technologies numériques et d'automatisation harmonisées à l'échelle de l'Union, telles que les trains automatiques, les systèmes modernes de signalisation, de communication et de gestion du trafic de l'ERTMS, peut accroître la capacité des infrastructures à grande vitesse existantes, améliorer la sécurité et offrir davantage de flexibilité et de résilience pour les services et les transports militaires. Les systèmes doivent également être protégés contre les perturbations et les cyberattaques. Pour mettre ces technologies sur le marché, le secteur de l'équipement ferroviaire, les

⁵⁰ Commission européenne: Direction générale des transports et de la mobilité, «ERTMS On-board deployment — Analysis of cost drivers» (Déploiement de l'ERTMS à bord — Analyse des facteurs de coût), Office des publications de l'Union européenne, Luxembourg, 2025, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/89f05852-1680-11f0-b1a3-01aa75ed71a1>.

⁵¹ L'actuel plan européen de déploiement de l'ERTMS a été adopté en 2017, sur la base du précédent règlement sur le RTE-T. Règlement d'exécution (UE) 2017/6 de la Commission du 5 janvier 2017 relatif au plan européen de déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire.

⁵² Lignes sur lesquelles un service ferroviaire n'est pas prévu, mais sur lesquelles il est susceptible d'être détourné en cas de perturbation.

⁵³ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «L'union des compétences», COM(2025) 90 final.

gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires doivent poursuivre la recherche conjointe dans le cadre du programme Horizon Europe pour la période 2028-2034⁵⁴ et du Fonds européen pour la compétitivité proposé. **Afin de stimuler la recherche collaborative pour le transport ferroviaire à grande vitesse, l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» lancera un appel spécifique en 2026.** Les États membres devraient utiliser les instruments de financement nationaux, y compris les projets importants d'intérêt européen commun, conformément aux règles en matière d'aides d'État.

Pour que le secteur ferroviaire européen à grande vitesse réalise des économies d'échelle et tire parti des avantages de la compétitivité mondiale, la demande attendue de trains et de rails à grande vitesse et de pointe devrait être accompagnée d'efforts similaires du côté de l'offre pour fournir les technologies nécessaires de la manière la plus normalisée possible. Cet objectif pourrait être atteint en cocréant⁵⁵ la prochaine génération de trains harmonisés, intelligents et multiréseaux, ce qui permettrait de les produire à moindre coût et de les déployer plus rapidement. Une telle approche harmonisée permettrait également de rationaliser les composants en matière de signalisation et d'infrastructure, de réduire les risques liés aux projets, de faciliter les investissements privés et de permettre aux fabricants d'accroître la capacité de production et de raccourcir les délais de livraison.

5. UNE GOUVERNANCE EUROPEENNE EFFICACE POUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE A GRANDE VITESSE

Si la vision présentée dans la présente communication repose sur le lancement et l'amélioration de l'offre à grande vitesse des opérateurs du marché, une gouvernance efficace de l'Union est nécessaire pour garantir la mise en place des conditions nécessaires à un système ferroviaire européen à grande vitesse croissant et plus rapide, infrastructures de réseau comprises. Cette gouvernance renforcée devrait s'appliquer à la fois de manière générale au niveau européen et de manière spécifique aux lignes à grande vitesse individuelles.

Par conséquent, en 2026, **la Commission proposera une législation visant à renforcer le rôle de l'AFE dans l'autorisation des véhicules et la suppression des règles nationales.** La Commission dotera également un puissant gestionnaire du déploiement européen des moyens nécessaires pour garantir un déploiement efficace de l'ERTMS. En supprimant efficacement les règles nationales redondantes, en délivrant des autorisations de véhicules et des certificats de sécurité uniques aux opérateurs ferroviaires ainsi que des agréments des équipements au sol dans le cadre de l'ERTMS, l'AFE contribue à l'efficacité au regard des coûts du cycle d'innovation. Pour impliquer le secteur ferroviaire européen au niveau de la gestion, **la Commission portera au niveau politique les discussions actuellement menées au sein du groupe d'experts de la Commission sur la compétitivité du secteur de l'équipement ferroviaire.**

Afin de mieux coordonner l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans le cadre de la proposition de règlement sur la gestion des capacités⁵⁶, les gestionnaires de

⁵⁴ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil portant établissement du programme-cadre pour la recherche et l'innovation «Horizon Europe», pour la période 2028-2034, [COM(2025) 543 final].

⁵⁵ Par exemple, dans le cadre d'une entreprise commune financée au titre du prochain cadre financier pluriannuel.

⁵⁶ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen, modifiant la directive 2012/34/UE et abrogeant le règlement (UE) n° 913/2010 [COM(2023) 443 final].

l'infrastructure seront chargés et juridiquement tenus de collaborer pour fournir des capacités transfrontières prévisibles et attrayantes pour les services longue distance. En outre, la fiabilité sera renforcée grâce à un cadre commun pour la gestion de la performance.

Afin de surmonter les obstacles qui entravent la création de services transfrontières sur des corridors spécifiques, tels que les obstacles techniques, la disponibilité des installations de service et les contraintes de capacité, **la Commission organisera des tables rondes avec les parties prenantes sur certaines liaisons entre villes, en particulier entre les capitales et avec les plateformes de premier plan.** Les coordonnateurs européens, en étroite collaboration avec les autorités concernées (ministères, gestionnaires de l'infrastructure et autorités nationales de sécurité), encourageront les progrès vers les solutions recensées, tant en ce qui concerne le développement du réseau que sa fonctionnalité.

La fonctionnalité du réseau européen à grande vitesse fera l'objet d'un suivi au sein du cadre de gouvernance renforcé établi par le futur règlement sur la gestion des capacités. Le réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure, en collaboration avec les entités chargées de l'examen des performances, assurera un suivi et un signalement coordonnés des obstacles à la circulation. Ces structures identifieront et anticiperont les perturbations de la circulation des trains à grande vitesse, telles que les travaux, les incidents ou les goulets d'étranglement, et faciliteront des réponses coordonnées afin de réduire au minimum leurs conséquences.

6. CONCLUSION: PLUS RAPIDE, PLUS PROCHE, PLUS FORT

La présente communication guidera la Commission dans ses efforts visant à associer toutes les parties prenantes à la mise en œuvre réussie de la vision présentée. Afin de mesurer les progrès globaux, **la Commission mettra en place un tableau de bord pour le transport ferroviaire à grande vitesse, fondé sur un ensemble d'indicateurs portant sur les mesures clés de ce plan.** Les indicateurs comprendront le nombre de kilomètres de lignes à grande vitesse et les tendances concernant son évolution, les vitesses moyennes, les volumes de passagers et le déploiement de l'ERTMS. **La Commission réalisera également une enquête annuelle sur le transport ferroviaire à grande vitesse** afin d'évaluer la perception de l'état d'avancement des objectifs du plan. Cela permettra à la Commission de suivre les progrès accomplis et de faire rapport au Parlement européen et aux États membres au niveau ministériel, et éclairera les discussions plus larges menées par le secteur.

ANNEXE: Résumé des mesures

Pilier I — Le réseau ferroviaire européen à grande vitesse — nécessité d'accélérer et d'harmoniser

La Commission:

- d'ici la mi-2026, sur la base d'un processus de consultation mené par les coordonnateurs européens, adoptera les plans de travail relatifs aux corridors de transport européens, en recensant les principaux goulets d'étranglement transfrontaliers et nationaux dans les infrastructures ferroviaires du RTE-T et en proposant des mesures et des recommandations en vue de leur suppression coordonnée et en temps utile;
- fixera, d'ici à 2027, des calendriers contraignants dans les décisions d'exécution relatives aux corridors pour supprimer les principaux goulets d'étranglement transfrontaliers et nationaux dans les infrastructures pour chaque corridor de transport européen, en recensant les tronçons à développer pour atteindre des vitesses très élevées le long de ces corridors;
- en 2026, réexaminera la mise en œuvre de la directive sur la rationalisation afin d'améliorer son efficacité dans l'accélération des procédures d'octroi d'autorisation et de passation de marchés publics transfrontières;
- en 2026, coordonnera, sur la base d'un dialogue stratégique, une stratégie de financement pour le déploiement du réseau ferroviaire à grande vitesse, qui pourrait être soutenue par le budget de l'Union, des financements nationaux et privés, et les parties prenantes dans le cadre d'un «accord sur le transport ferroviaire à grande vitesse»;
- en 2026, donnera la priorité aux projets ferroviaires à grande vitesse dans le cadre de l'appel au titre du MIE de 2026 («reflow»);
- à partir de 2026, en collaboration avec la BEI, facilitera l'accès aux services de conseil pour les promoteurs de projets et en soutien aux plans d'investissement des États membres en matière de transport ferroviaire à grande vitesse;
- à partir de 2026, utilisera le financement européen pour stimuler le déploiement de mesures de résilience au changement climatique et réduire l'incidence environnementale de la construction d'infrastructures de transport, et promouvra les bonnes pratiques en matière de marchés publics écologiques;
- à partir de 2025, soutiendra les États membres dans la mise en œuvre de la communication de la Commission sur les technologies et formes innovantes de déploiement des énergies renouvelables et dans l'élaboration de leurs plans d'action contre le bruit;
- d'ici à 2028, élaborera des méthodes harmonisées d'analyse du cycle de vie et de résilience au changement climatique pour les projets d'infrastructures de transport.

Les coordonnateurs du RTE-T:

- d'ici la mi-2026, élaboreront des chapitres consacrés au transport ferroviaire à grande vitesse dans leurs plans de travail relatifs aux corridors, en mettant l'accent sur l'achèvement du réseau ferroviaire transfrontière à grande vitesse.

Les États membres sont invités:

- à soutenir la proposition de règlement MIE pour la période 2028-2034 et l'enveloppe budgétaire correspondante;
- à aller au-delà des exigences de vitesse minimale fixées dans le règlement sur le RTE-T et à viser des vitesses de conception plus élevées;

- à exploiter pleinement les flexibilités liées à l’octroi d’autorisation au titre de la directive sur la rationalisation;
- à donner la priorité aux projets transfrontières afin d’accélérer les projets ferroviaires à grande vitesse.

Pilier II — Un cadre réglementaire attrayant et compétitif pour les services ferroviaires

La Commission:

- à partir de 2026, facilitera l’achat et la location de matériel roulant (conformément aux règles de l’UE en matière d’aides d’État) au moyen d’instruments financiers innovants;
- appliquera et, en 2026, évaluera les règles relatives à l’accès aux installations de service afin de les réexaminer ultérieurement,
- en 2026, proposera une législation sur la billetterie et l’amélioration des droits des passagers lorsqu’ils voyagent avec différentes entreprises de transport;
- d’ici à 2026, définira des priorités d’investissement dans 40 grands aéroports pour une meilleure connectivité air-rail et mettra en place des plateformes multimodales pour le transport de passagers en vue d’une meilleure intégration avec les transports publics, le vélo et la mobilité partagée.

Les États membres sont invités:

- à octroyer aux gestionnaires de l’infrastructure un financement stable et suffisant pour leur permettre de diminuer les redevances d’accès aux voies pour certains segments de marché;
- à promouvoir des conditions de concurrence équitables entre les différents modes de transport, en particulier lors de la fixation des taux de TVA.

Pilier III — Un secteur européen de l’équipement ferroviaire compétitif, harmonisé et innovant

La Commission:

- en 2026, adoptera un nouveau plan européen de déploiement de l’ERTMS ambitieux;
- définira un ensemble unique d’exigences pour les rames à grande vitesse;
- en 2026, lancera un appel spécifique à l’entreprise commune «Système ferroviaire européen» visant à cocréer la prochaine génération de matériel roulant harmonisé à grande vitesse de l’UE doté de capacités multiréseaux pour une exploitation efficace et ininterrompue des trains sur l’ensemble des réseaux;
- en 2026, proposera une révision de la législation sur la formation commune et la certification unique des conducteurs de trains à grande vitesse et des autres services ferroviaires de l’Union;

- en 2027, proposera une législation sur la revente et le déclassement du matériel roulant.

Les États membres sont invités:

- à achever le déploiement de l'ERTMS sur tous les tronçons restants du réseau à grande vitesse et à donner la priorité à l'élimination d'autres différences techniques entre les lignes à grande vitesse et les voies d'accès afin de garantir une exploitation efficace et ininterrompue des trains;
- à garantir l'utilisation efficace des fonds publics, en particulier des fonds européens, pour les projets d'infrastructure et l'acquisition de matériel roulant en donnant la priorité aux solutions normalisées du système ferroviaire et aux dernières versions du système;
- à utiliser, par l'intermédiaire des entités concernées le cas échéant, le Fonds européen pour la compétitivité et les aides d'État proposés, y compris les projets importants d'intérêt européen commun, pour financer la prochaine génération de matériel roulant ferroviaire à grande vitesse;
- à ratifier le protocole de Luxembourg à la convention du Cap.

Le secteur européen de l'équipement ferroviaire est invité:

- à anticiper la demande et à accroître la capacité de production de produits abordables, harmonisés et hautement performants.

Pilier IV — Une gouvernance européenne efficace pour le transport ferroviaire à grande vitesse

La Commission:

- d'ici à 2026, proposera une révision du règlement relatif à l'AFE afin de renforcer la sécurité, la numérisation et l'efficacité au regard des coûts;
- d'ici à 2026, mettra en place un tableau de bord pour suivre les progrès accomplis dans le développement du transport ferroviaire à grande vitesse;
- à partir de 2026, portera au niveau politique les discussions actuellement menées au sein du groupe d'experts de la Commission sur la compétitivité du secteur de l'équipement ferroviaire;
- à partir de 2026, organisera des tables rondes avec les parties prenantes sur certaines liaisons entre villes afin de trouver des solutions aux problèmes liés au développement de corridors spécifiques, tels que les obstacles techniques, la disponibilité des installations de service, les contraintes de capacité et les redevances d'accès aux voies.