



2026/2003(INI)

5.6.2026

PROJET DE RAPPORT

sur l'interconnexion de l'Europe par le transport ferroviaire à grande vitesse
(2026/2003(INI))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Vicent Marzà Ibáñez

SOMMAIRE

	Page
PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN	3
EXPOSÉ DES MOTIFS	8

PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur l'interconnexion de l'Europe par le transport ferroviaire à grande vitesse

(2026/2003(INI))

Le Parlement européen,

- vu la 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» ([COM\(2020\)0789](#)),
 - vu le règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat»)¹,
 - vu la communication de la Commission du 5 novembre 2025, intitulée «Interconnecter l'Europe par le transport ferroviaire à grande vitesse» ([COM\(2025\)0903](#)),
 - vu le rapport spécial n° 19/2018 de la Cour des comptes européenne du 26 juin 2018 intitulé «Réseau ferroviaire à grande vitesse européen: fragmenté et inefficace, il est loin d'être une réalité»
 - vu le rapport de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer du 30 mars 2026 intitulé «Rail Resilience to Climate Change» (Résilience du rail au changement climatique),
 - vu la communication de la Commission du 22 avril 2026 intitulée «AccelerateEU – Union de l'énergie» ([COM\(2026\)0370](#)),
 - vu la décision d'exécution (UE) 2023/856 de la Commission du 18 avril 2023 relative à la demande d'enregistrement, en application du règlement (UE) 2019/788 du Parlement européen et du Conseil, de l'initiative citoyenne européenne intitulée «Relier toutes les capitales européennes et tous les citoyens européens grâce à un réseau de trains à grande vitesse»,
 - vu l'article 55 de son règlement intérieur,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme (A10-0000/2026),
- A. considérant que le train à grande vitesse figure parmi les modes de transport les plus économes en énergie et les moins polluants pour la mobilité de masse à moyenne et longue distance, et qu'il représente un atout stratégique pour les objectifs de l'Union en matière de compétitivité, de cohésion, de neutralité climatique et d'autonomie stratégique;
- B. considérant que la légitimité politique des investissements européens à grande échelle dépend de la capacité à faire bénéficier un plus grand nombre de régions de ces

¹ JO L 243 du 9.7.2021, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>.

retombées; que le rail conventionnel reste le mode de transport le plus utilisé pour les travailleurs, ce qui en fait le principal instrument de cohésion territoriale;

- C. considérant que le rail est confronté à un désavantage fiscal structurel, tandis que l'aviation continue de bénéficier d'exonérations sur le kérosène et la TVA; que cette asymétrie fausse la concurrence et compromet les objectifs de l'Union en matière de climat et de transfert modal;
- D. considérant que les performances à long terme des réseaux ferroviaires nécessitent un financement continu pour leur entretien, leur renouvellement et leur modernisation, au moyen notamment de redevances appropriés d'accès aux voies, tout en gardant à l'esprit que des services abordables attirent davantage de voyageurs et génèrent davantage de recettes;
- E. considérant que les facteurs sociaux, y compris la précarité en matière de transport et l'accessibilité sans obstacle, doivent être traités comme une obligation au titre de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne; que le secteur ferroviaire de l'Union emploie plus de 1,3 millions de travailleurs et est confronté à des pénuries de main-d'œuvre ainsi qu'à des inégalités entre les femmes et les hommes;

I. Interconnecter l'Europe: personnes, régions et capitales

1. se félicite de la communication de la Commission de 2025 intitulée «Interconnecter l'Europe par le transport ferroviaire à grande vitesse» ([COM\(2025\)0903](#)); appelle de ses vœux un véritable réseau ferroviaire européen à grande vitesse interopérable, accessible et intermodal, reliant les capitales et les régions européennes conformément au programme de l'Union en matière de climat et de compétitivité;
2. souligne que ce réseau doit desservir toutes les grandes zones urbaines d'au moins 250 000 habitants; invite la Commission à en faire un critère de planification, en cartographiant les zones actuellement non couvertes par les réseaux ferroviaires à grande vitesse et en avançant des propositions de calendriers de connectivité;
3. souligne que l'expansion du transport ferroviaire à grande vitesse doit compléter les services conventionnels, régionaux et suburbains sans jamais se faire au détriment de ceux-ci; appelle de ses vœux une approche privilégiant avant tout le réseau, dotée de normes intermodales dans les gares et d'un financement pour moderniser les lignes existantes;
4. invite les coordonnateurs européens du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) à recenser les liaisons transfrontalières abandonnées ou mal desservies à haute valeur sociale, économique et territoriale, et à orienter les financements du mécanisme pour l'interconnexion en Europe vers des projets à faible coût et à fort impact;
5. demande que les pouvoirs publics soient officiellement consultés lors de la planification et du déploiement; souligne que les gares accueillant des dessertes à grande vitesse doivent fonctionner comme des plateformes intermodales permettant des trajets continus de porte à porte dans toute l'Europe;

II. Réaliser le transfert modal: le transport ferroviaire à grande vitesse pour une Europe résiliente et intégrée

6. souligne qu'un transfert modal vers le transport ferroviaire à grande vitesse est un impératif climatique, un levier d'autonomie stratégique et une opportunité économique, car il réduira la dépendance à l'égard des combustibles fossiles, libérera des capacités sur les lignes conventionnelles et renforcera le système de mobilité de l'Union;
7. se félicite de l'ambition du transfert modal telle qu'affichée dans la communication de 2025, mais estime que des objectifs contraignants sont indispensables; invite la Commission à fixer, d'ici à 2027, des objectifs de l'Union pour le déploiement du transport ferroviaire à grande vitesse parallèlement à un objectif de transfert modal à l'horizon 2040 couvrant l'aviation court-courrier intra-UE et le transport routier à longue distance, mesuré à l'échelle de l'ensemble des régions et non uniquement sur les axes reliant les capitales;
8. soutient la mise en place de corridors à grande vitesse compétitifs avec des vitesses maximales d'au moins 250 km/h, avec l'ambition d'atteindre des connexions à des vitesses de 350 km/h, sous réserve d'analyses coûts-avantages indépendantes intégrant des critères liés au climat, aux spécificités géographiques, à la cohésion et aux cycles de vie;
9. demande un rapprochement fiscal entre les modes de transport conformément au principe du «pollueur-payeur», y compris la révision de la directive sur la taxation de l'énergie² et de la directive TVA³, afin de contribuer à la résilience énergétique et à l'autonomie stratégique de l'Europe;
10. se félicite de la disponibilité d'abonnements ferroviaires à l'échelle nationale dans plusieurs États membres, qui prouvent qu'une tarification prévisible stimule la fréquentation; prend acte des travaux législatifs en cours sur la billetterie ferroviaire, la réservation multimodale et les droits des passagers ferroviaires; s'attend à ce que ces instruments prévoient la délivrance obligatoire de billets directs couvrant les services de tous les opérateurs ferroviaires, une garantie juridiquement contraignante de poursuite du voyage en cas de correspondances manquées, ainsi qu'un accès aux données ouvertes et aux plateformes de réservation publiques;

III. Investir dans les infrastructures ferroviaires à grande vitesse: un réseau intégré, efficace, sûr et résilient

11. se félicite de l'engagement pris par la Commission de parvenir à un accord européen sur le transport ferroviaire à grande vitesse, offrant l'occasion de mettre en place une architecture de financement cohérente pour combler le déficit d'investissement de 345 milliards d'euros dans le transport ferroviaire à grande vitesse; demande un plan directeur industriel européen visant à industrialiser la manière dont l'Europe construit, assure la signalisation et exploite son réseau, en évitant une fragmentation de type ERTMS;

² Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (JO L 283 du 31.10.2003, p. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj>).

³ Directive 2006/112/CE du Conseil du 28 novembre 2006 relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée (JO L 347 du 11.12.2006, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/112/oj>).

12. invite la Commission à mobiliser les recettes du système d'échange de quotas d'émission (SEQE), y compris dans le cadre de la révision du SEQE 2, afin de financer le transport ferroviaire à grande vitesse; soutient les obligations ferroviaires vertes, la monétisation des émissions évitées ainsi qu'un mécanisme de crédit de l'électricité équivalent au mécanisme existant pour le transport routier;
13. rappelle que le règlement révisé relatif au réseau transeuropéen de transport (RTE-T)⁴ fixe des délais contraignants pour l'équipement ERTMS des réseaux central (2030), central étendu (2040) et global (2050); souligne que le rythme actuel d'équipement du réseau est insuffisant pour atteindre ces objectifs; demande une accélération de sa mise en œuvre dans le cadre du troisième plan de travail de l'ERTMS, y compris des jalons contraignants pour la mise hors service des systèmes de signalisation hérités de classe B ainsi que des conditions de financement liées à l'ERTMS dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe à partir de 2028; confie à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer la supervision technique et appelle à l'instauration, d'ici à 2027, d'un régime d'autorisation des véhicules valable à l'échelle de l'Union, ainsi qu'à l'élimination des solutions purement nationales;
14. demande que la résilience aux changements climatiques devienne un critère contraignant de conception et d'exploitation, avec des tests de résistance climatique obligatoires pour les projets ferroviaires financés par l'Union à partir de 2027;

IV. L'industrie ferroviaire européenne à grande vitesse: construire une Europe compétitive

15. appelle de ses vœux une stratégie industrielle verte pour le transport ferroviaire à grande vitesse s'inscrivant dans le cadre du pacte pour une industrie propre, passant de marchés fragmentés à une base industrielle compétitive à l'échelle mondiale qui intègre des critères sociaux, climatiques, de travail décent et d'économie circulaire; demande la pleine application du règlement relatif aux subventions étrangères⁵ afin de préserver des conditions de concurrence équitables;
16. soutient la cocréation, dans le cadre de l'entreprise commune «Système ferroviaire européen», de rames harmonisées pouvant circuler sur plusieurs réseaux et ne nécessitant qu'un minimum d'adaptations nationales; demande que l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer se voie accorder une compétence exclusive pour les autorisations de véhicules à l'échelle de l'Union, que les règles techniques nationales soient progressivement supprimées et que son budget soit augmenté afin qu'elle puisse s'acquitter de ses missions;
17. insiste sur la nécessité de passer à un ensemble européen unique et harmonisé d'exigences techniques; demande un soutien financier ciblé pour lever les obstacles à l'entrée sur le marché du matériel roulant, y compris des garanties d'acquisition et un cadre de l'Union, d'ici à 2027, pour un marché du matériel roulant d'occasion doté de

⁴ 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 (JO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

⁵ Règlement (UE) 2022/2560 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 relatif aux subventions étrangères faussant le marché intérieur (JO L 330 du 23.12.2022, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2560/oj>).

registres transparents, de normes harmonisées et d'instruments de financement spécifiques pour les opérateurs régionaux et les nouveaux entrants;

o

o o

18. charge sa Présidente de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Contexte

Le développement d'un réseau ferroviaire européen à grande vitesse répond à plusieurs objectifs fondamentaux de l'Union à la fois: la cohésion de son territoire, la compétitivité de son industrie, la réalisation de la neutralité climatique et le renforcement de son autonomie stratégique. En outre, le rail est le seul mode de transport à même de promouvoir l'ensemble de ces objectifs, et le seul dont dépendent déjà chaque jour des millions d'Européens pour se rendre au travail, à l'école ou à l'hôpital. La stratégie de mobilité durable et intelligente a fixé l'objectif de doubler le trafic ferroviaire à grande vitesse d'ici à 2030 et de le tripler d'ici à 2050, et la loi européenne sur le climat exige une réduction substantielle des émissions dues aux transports d'ici au milieu du siècle.

Les progrès accomplis n'ont pas été à la hauteur de ces engagements. Entre 2015 et 2023, le trafic ferroviaire à grande vitesse n'a augmenté que de 17 % et le réseau opérationnel reste concentré dans un nombre limité d'États membres. Comme l'a observé la Cour des comptes européenne, le réseau qui existe aujourd'hui fonctionne moins comme un réseau européen intégré que comme une juxtaposition de lignes nationales qui s'arrêtent bien souvent aux frontières, les tronçons transfrontaliers et les chaînons manquants demeurant sa principale faiblesse.

C'est dans ce contexte que la Commission a adopté, le 5 novembre 2025, sa communication intitulée «Interconnecter l'Europe par le transport ferroviaire à grande vitesse». Le rapporteur se félicite de cette communication, qu'il considère comme une feuille de route concrète et opportune en vue de l'achèvement du réseau d'ici à 2040, et partage l'ambition qui est en son cœur. Le présent rapport se veut être une contribution constructive à ce programme: il approuve l'orientation fixée par la Commission tout en identifiant quatre domaines dans lesquels la réponse de l'Union gagnerait à être renforcée, à savoir l'absence d'un critère de référence contraignant en matière de transfert modal; le peu d'attention accordée aux garanties sociales et territoriales, l'insuffisance de la réponse financière, qui n'est pas encore à la hauteur des 345 milliards d'euros que la Commission estime nécessaires pour achever le réseau, et la persistance de la fragmentation du marché intérieur ferroviaire, qui freine une industrie européenne stratégique.

Relier les régions, et pas seulement les capitales

La finalité d'un investissement de cette ampleur est indispensable à sa légitimité. Un réseau conçu simplement comme un ensemble de liaisons rapides entre les plus grandes villes risque de renforcer la concentration de l'activité dans des centres d'ores et déjà dominants, en y concentrant les investissements et les opportunités tout en négligeant les territoires que ces lignes traversent. Un tel résultat aggraverait précisément les disparités que la politique de cohésion de l'Union vise à réduire. Le rapporteur estime que le système ferroviaire européen à grande vitesse doit servir l'objectif inverse: soutenir la mobilité quotidienne des travailleurs, des étudiants et des aidants, qui constituent la grande majorité des usagers du rail, et renforcer les réseaux de navetteurs et les réseaux régionaux qui assurent la majeure partie des trajets.

C'est pourquoi le rapport accorde la priorité au réseau qui permet d'assurer ces trajets quotidiens. Les services à grande vitesse devraient être conçus comme un maillon qui alimente et renforce le rail conventionnel, régional et suburbain, sans jamais s'y substituer ni

concurrencer les financements dont ces services dépendent. Le réseau des trajets du quotidien est, et doit rester, la priorité de la politique ferroviaire européenne; le train à grande vitesse gagne sa place en desservant ce réseau, et non en lui faisant de l'ombre. Pour concrétiser ce principe, le rapport invite la Commission à adopter un critère de planification garantissant que le réseau dessert toutes les grandes zones urbaines d'au moins 250 000 habitants – un seuil que les évaluations sectorielles identifient également comme étant le celui où une liaison à grande vitesse devient économiquement viable. Ce critère est d'abord et avant tout proposé comme instrument de cohésion territoriale: la portée de la planification définie s'en trouve élargie dans la communication, de sorte que l'accès au noyau européen soit traité comme un droit de chaque région, y compris des régions périphériques, ultrapériphériques et actuellement mal connectées. Dans le même esprit, le rapport invite les coordonnateurs européens à donner la priorité à la remise en service de liaisons transfrontalières à haute valeur et à veiller à ce que les gares accueillant des dessertes à grande vitesse fonctionnent comme de véritables nœuds intermodaux, permettant des trajets continus de porte à porte.

Un réseau qui permet de couvrir tous les territoires doit également rester à la portée de chaque voyageur: une transition que les citoyens ordinaires ne peuvent pas se permettre devient un privilège, et n'est plus une transition. Le rapport considère donc le caractère abordable, l'accessibilité et la lutte contre la précarité en matière de transport comme des conditions permettant d'asseoir la légitimité sociale du réseau.

Concrétiser le transfert modal

Le transfert modal est tout autant un impératif climatique, qu'un levier d'autonomie stratégique et une opportunité économique. Le rapporteur se félicite de l'ambition affichée dans la communication, mais estime que des objectifs contraignants sont nécessaires pour réaliser cette ambition, l'expérience des dix dernières années ayant mis en lumière les limites d'objectifs purement indicatifs. Le rapport attire également l'attention sur l'asymétrie fiscale structurelle entre les modes de transport: le rail est intégralement taxé sur l'énergie et la taxe sur la valeur ajoutée s'applique à lui, tandis que l'aviation continue de bénéficier d'exonérations de longue date. Cette situation fausse la concurrence au détriment du rail, qui est le mode le moins polluant des deux, et est difficilement compatible avec le principe du pollueur-payeur. Il se prononce donc en faveur d'un rapprochement fiscal progressif, tout en restant pleinement conscient que les mesures fiscales requièrent l'unanimité au sein du Conseil. Enfin, le rapport rappelle que le transfert modal n'aura lieu que si le rail est d'utilisation aisée, et soutient l'adoption rapide des mesures en cours de négociation sur la billetterie directe, les droits des passagers et la réservation multimodale.

Le financement des infrastructures en tant que responsabilité publique

Le rapporteur se félicite de l'accord européen sur le transport ferroviaire à grande vitesse annoncé pour 2026, qui offre l'occasion de mettre en place une architecture de financement à la hauteur du déficit d'investissement. Le rapport part d'un postulat clair: les infrastructures à grande vitesse constituent des actifs publics stratégiques, et leur construction, leur propriété et leur entretien relèvent durablement de la responsabilité publique. Elles devraient donc être financées principalement par des investissements publics européens et nationaux ainsi que par des recettes affectées provenant du système d'échange de quotas d'émission, plutôt que par des dispositifs qui reportent les coûts plus qu'ils ne les réduisent. Ces investissements doivent en outre être répartis de manière équilibrée sur le plan territorial, en accordant la priorité à la réduction des lacunes dans la mise en œuvre qui ont conduit à ce que certaines parties du

réseau – voire des régions entières – ne soient pas encore construites ou accusent un retard important.

Sur ce point, le rapport se veut délibérément prudent. Il ne considère pas les partenariats public-privé, les modèles fondés sur une base d'actifs régulés (RAB), ni d'autres dispositifs de financement comparables comme une base solide pour le financement des infrastructures essentielles. Des évaluations indépendantes ont à plusieurs reprises mis en doute la capacité de ces dispositifs à garantir une utilisation efficiente des deniers publics dans le cadre de grands projets de transport; en règle générale, ils transfèrent les coûts et les risques à long terme vers le bilan public, ou récupèrent ces coûts au moyen d'une augmentation des redevances d'accès aux voies, qui est en définitive supportée par les voyageurs et par les services conventionnels et régionaux partageant le réseau. Le rôle des capitaux privés devrait donc se limiter à l'acquisition de matériel roulant, dans la mesure où il n'empiète pas sur la propriété publique de l'infrastructure elle-même. Le rapport fait en outre de la résilience aux changements climatiques un critère contraignant pour les projets financés par l'Union, en réponse aux dommages répétés et coûteux que des conditions météorologiques extrêmes ont infligés aux infrastructures ferroviaires ces dernières années.

Une industrie européenne compétitive

La persistance de la fragmentation des règles nationales en matière de signalisation, d'écartement et de certification augmente les coûts et affaiblit un secteur européen stratégique. Le rapport est donc favorable à une stratégie industrielle verte s'inscrivant dans le cadre du pacte pour une industrie propre, à l'application cohérente du règlement relatif aux subventions étrangères faussant le marché intérieur afin de préserver des conditions de concurrence équitables, à un rôle renforcé pour l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer en matière d'interopérabilité et d'autorisation des véhicules, ainsi qu'à la mise en place d'un marché européen du matériel roulant d'occasion qui réduirait les obstacles à l'entrée pour les opérateurs régionaux et les nouveaux entrants. La difficulté dans ce domaine est due moins à un concurrent externe en particulier qu'à la fragmentation interne de l'Union elle-même; alors que d'autres ont montré ce que peuvent accomplir une planification publique coordonnée et une politique industrielle, l'Europe se doit de faire preuve de la même détermination plutôt que de se retrancher derrière des marchés nationaux distincts.

Relation avec la Commission et le Conseil

Le rapport est cohérent avec le cadre établi de la politique de l'Union en matière de transport et de climat, à savoir le règlement RTE-T révisé, la stratégie de mobilité durable et intelligente et la loi européenne sur le climat, et s'appuie sur ce cadre. En ce qui concerne le Conseil, le rapporteur est conscient des sensibilités fiscales, attentif aux compétences respectives de l'Union et des États membres, ainsi qu'aux engagements budgétaires, et a présenté les demandes du rapport comme étant progressives, fondées sur des données probantes et respectueuses de ces compétences. Le rapporteur rappelle néanmoins que par sa nature même, chaque itinéraire traversant au moins une frontière, un réseau européen nécessite un cadre européen adéquat pour sa planification, son financement et son autorisation.

Conclusion

L'Union s'est construite sur des règles communes, sur une monnaie commune ainsi que sur des frontières ouvertes; son achèvement, par le rail, est la prochaine étape logique, pour autant

que le réseau couvre tous les territoires, desserve les personnes qui voyagent chaque jour et demeure abordable pour ceux qui en dépendent. Les investissements que cela nécessite sont importants, mais modestes à l'aune du coût récurrent de l'inaction, à savoir la dépendance persistante à l'égard des combustibles fossiles importés et le coût croissant des dommages liés aux changements climatiques. Le rapport expose comment l'Union peut passer de la feuille de route de la Commission aux engagements contraignants nécessaires à la mise en place d'un réseau ferroviaire à grande vitesse véritablement européen, socialement juste et robuste sur le plan industriel.