# Interconnecter l’Europe par le transport ferroviaire à grande vitesse

2026/2003(INI) - 20/10/2026 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 558 voix pour, 23 contre et 73 abstentions, une résolution sur l’ interconnexion de l’Europe par le transport ferroviaire à grande vitesse.

***Interconnecter l’Europe: personnes, régions et capitales***

Le Parlement a appelé de ses vœux un véritable réseau ferroviaire européen à grande vitesse qui soit **interopérable, innovant, accessible et intermodal**, qui apporte une réelle valeur ajoutée tant aux citoyens qu’aux investissements publics et **qui relie les capitales et les régions européennes**. Ce réseau devrait desservir tous les grands nœuds urbains, que ce soit au moyen de services ferroviaires directs à grande vitesse ou de connexions efficaces au réseau ferroviaire à grande vitesse, en veillant à ce que l’ équité territoriale s’étende, au-delà des grandes métropoles, aux villes de taille moyenne et aux territoires périphériques.

Le Parlement a invité les coordonnateurs européens du RTE-T à **recenser les chaînons manquants**, les tronçons abandonnés ou mal desservis ou les connexions transfrontalières à forte valeur ajoutée sociale, économique, territoriale et européenne, en accordant une attention particulière aux États membres périphériques et semi-périphériques, afin de veiller à ce que l’expansion du réseau contribue à la cohésion territoriale.

La Commission est invitée à cartographier les zones actuellement non couvertes par les réseaux ferroviaires à grande vitesse et à donner la priorité aux projets contribuant à **l’achèvement des corridors transfrontaliers stratégiques**, à l’achèvement du réseau central RTE-T et à la réduction des disparités qui existent de longue date en matière d’infrastructures au sein de l’Union.

Les députés ont invité la Commission et le Conseil à structurer le **cadre financier pluriannuel (CFP) 2028-2034** de manière à assurer un financement adéquat et spécifique pour le développement du réseau à grande vitesse, et à utiliser pleinement les fonds et instruments de financement existants et futurs de l’ Union ainsi que les garanties existantes et futures de la Banque européenne d’investissement afin d’ assurer un accès inclusif et équitable au transport ferroviaire, y compris aux services à grande vitesse, pour toutes les régions et tous les citoyens.

***Réaliser le transfert modal***

La résolution a souligné qu’un transfert modal vers le transport ferroviaire à grande vitesse contribuera aux **objectifs de décarbonation et de connectivité** de l’Union et constituera un levier d’autonomie stratégique ainsi qu’une opportunité économique qui renforcera la compétitivité et réduira la dépendance à l’égard des combustibles fossiles importés. Le transfert modal devrait reposer sur la transformation du rail en une alternative véritablement compétitive et attrayante aux autres modes de transport ainsi que sur une application effective des droits des passagers.

Les députés soutiennent les corridors à grande vitesse compétitifs dont la vitesse maximale est d’au moins **250 km/h**, avec l’ambition de disposer de liaisons permettant d’atteindre **350 km/h**, sous réserve d’ analyses coûts-avantages indépendantes intégrant des critères liés à la géographie, au climat, à la demande, à la cohésion territoriale, aux cycles de vie et aux caractéristiques opérationnelles spécifiques de chaque corridor.

Le Parlement s'est félicité des travaux législatifs en cours sur le **paquet «passagers»**. Il attend de ce paquet qu'il permette de proposer des offres de billets de train interopérables, visibles, accessibles et facilement comparables, ainsi qu'une garantie juridiquement opposable de poursuite du voyage en cas de correspondances manquées impliquant plusieurs opérateurs ferroviaires. Les députés ont encouragé les États membres et les entreprises ferroviaires à **rendre les billets de train à grande vitesse plus abordables**, notamment grâce à des tarifs accessibles et à des systèmes appropriés de tarifs réduits ou d' abonnement. Ils ont demandé une plus grande transparence dans la tarification des billets.

***Investir dans les infrastructures ferroviaires à grande vitesse***

Le Parlement a appelé de ses vœux une **stratégie industrielle ferroviaire** européenne pour coordonner la manière dont l'Union construit, équipe de systèmes de signalisation et exploite son réseau, en évitant la fragmentation. Il a souligné la nécessité de préserver et de renforcer le **mécanisme pour l'interconnexion en Europe** (MIE) en tant qu'instrument spécifique de financement des infrastructures de transport, complété par le Fonds européen pour la compétitivité afin de soutenir les investissements dans les infrastructures ferroviaires stratégiques, l'innovation, la capacité industrielle et l'acquisition de matériel roulant.

La Commission et le Conseil sont invités à façonner le CFP 2028-2034 de manière à **garantir un financement adéquat et spécifique** pour le développement du réseau ferroviaire à grande vitesse. Les députés ont demandé que la suppression des goulets d'étranglement transfrontaliers et la mise en œuvre intégrale des engagements relatifs au RTE-T soient des priorités essentielles du financement de l'Union en faveur du transport ferroviaire à grande vitesse.

La résolution a souligné l'importance de:

- mobiliser les recettes du **système d'échange de quotas d'émission** (SEQE) pour financer le transport ferroviaire à grande vitesse;

- garantir un financement stable à long terme pour **l'entretien et la modernisation** des infrastructures ferroviaires existantes afin d'assurer la prévisibilité des investissements et la fiabilité des services ferroviaires;

- combler le fossé entre la recherche et le déploiement sur le marché en accélérant l'adoption de **technologies ferroviaires européennes harmonisées**, y compris l'exploitation automatisée des trains, l' ERTMS de nouvelle génération, les systèmes numériques de communication et de gestion du trafic développés par l'intermédiaire de l'entreprise commune «Système ferroviaire européen».

***L'industrie ferroviaire européenne à grande vitesses***

Le Parlement a appelé de ses vœux une **stratégie industrielle verte** pour le transport ferroviaire à grande vitesse ancrée dans le pacte pour une industrie propre, qui soutienne l'innovation, la compétitivité, l' autonomie stratégique et la résilience du secteur européen de l'équipement ferroviaire.

La résolution a souligné que **le prix initial le plus bas** ne devrait pas être le seul facteur déterminant dans l'attribution des marchés pour les infrastructures ferroviaires stratégiques à grande vitesse. Elle a recommandé que les décisions en matière de marchés publics tiennent compte des coûts totaux du cycle de vie, de l'interopérabilité, de la résilience opérationnelle, de la sécurité, de la cybersécurité et de la valeur économique et sécuritaire du maintien des capacités industrielles européennes, des connaissances stratégiques et de l'emploi qualifié.