Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série C

C/2026/5097

20.10.2026

Avis du Comité économique et social européen

Réseau ferroviaire européen à grande vitesse à l'horizon 2040

(avis d'initiative)

(C/2026/5097)

Rapporteur: **Dumitru FORNEA**

Conseiller	Mihai IVAŞCU
Décision de l'assemblée plénière	19.2.2025
Base juridique	Article 52, paragraphe 2, du règlement intérieur Avis d'initiative
Compétence	Section «Transports, énergie, infrastructures et société de l'information»
Adoption en section	24.6.2026
Adoption en session plénière	15.7.2026
Session plénière n°	607
Résultat du vote (pour/contre/abstentions)	229/1/1

1. Conclusions et recommandations

1.1. Le Comité économique et social européen (CESE) est d'avis que le développement d'un véritable réseau ferroviaire européen à grande vitesse à l'horizon 2040 doit constituer une priorité stratégique de l'Union, portée par le même niveau d'ambition que le marché unique, l'euro ou encore le pacte vert. Il s'agit de ne plus considérer le réseau ferroviaire à grande vitesse comme une politique sectorielle en matière de transports, mais comme un projet à long terme d'intégration politique, économique et territoriale.

1.2. L'Europe ne peut pas se permettre de conserver un système ferroviaire fragmenté, caractérisé par une qualité d'infrastructure inégale, des liaisons transfrontalières lacunaires et des disparités territoriales persistantes. Il est essentiel d'améliorer la connectivité ouest-est et nord-sud, en particulier dans les régions centrales et périphériques, afin de renforcer la cohésion économique, sociale et territoriale partout dans l'Union.

1.3. Le réseau ferroviaire européen à grande vitesse n'est pas qu'un projet de mobilité, il s'agit également d'un investissement stratégique dans la compétitivité, la résilience industrielle et la primauté technologique de l'Europe. Une approche coordonnée au niveau européen permettrait de renforcer les écosystèmes industriels, de stimuler l'innovation et de garantir des emplois de qualité tout au long de la chaîne de valeur.

1.4. Il s'agit maintenant d'accélérer le pas sur le plan politique. Alors que d'autres acteurs mondiaux investissent rapidement et de manière stratégique dans des infrastructures ferroviaires à grande échelle, l'Europe reste confrontée à des retards dus à une planification fragmentée, à une trop grande complexité administrative et à une coordination insuffisante entre les États membres.

1.5. Le Comité juge indispensable de passer d'approches nationales à une véritable planification à l'échelle européenne. Priorité doit être donnée aux corridors transfrontaliers présentant une forte valeur ajoutée européenne au moyen d'engagements contraignants, de mécanismes de coordination renforcés et de procédures de mise en œuvre accélérées.

1.6. Afin d'attirer des investissements privés, les mesures portant sur le cadre réglementaire doivent être plus prévisibles, plus claires et plus stables, des informations sur les mécanismes de financement public doivent être fournies suffisamment en amont, la gouvernance doit être transparente et les perspectives de retour sur investissement à long terme doivent être plus lisibles. Il convient pour ce faire de poursuivre le développement à l'échelle de l'Union d'instruments de financement innovants, notamment de financements mixtes et de mécanismes ciblés de réduction des risques.

1.7. Le CESE juge essentiel d'augmenter les investissements dans les infrastructures ferroviaires à grande vitesse en vue d'un véritable transfert modal vers des transports durables, et demande d'accroître les financements de l'Union, notamment par une utilisation stratégique des recettes du SEQE, afin de soutenir à la fois la connectivité transfrontalière et la modernisation des réseaux ferroviaires nationaux.

1.8. L'interopérabilité doit constituer un objectif non négociable. L'accélération du déploiement de normes communes — y compris le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) —, la simplification des cadres réglementaires et l'amélioration de l'harmonisation entre les États membres sont autant de conditions essentielles pour créer un espace ferroviaire européen véritablement intégré.

1.9. La numérisation et l'intelligence artificielle devraient être pleinement intégrées dans le développement futur des infrastructures ferroviaires à grande vitesse. Une intelligence artificielle inclusive peut en effet améliorer l'efficacité opérationnelle grâce à la maintenance prédictive, à une gestion plus intelligente du trafic, à l'optimisation de la capacité du réseau et à l'amélioration des services de transport de voyageurs.

1.10. Le réseau ferroviaire européen à grande vitesse doit demeurer accessible, inclusif et axé sur les usagers. Des structures tarifaires équitables, des systèmes de billetterie intégrés et des connexions efficaces avec les réseaux ferroviaires conventionnels et les réseaux de transport régionaux, suburbains et locaux s'avèrent essentiels pour garantir une mobilité sans discontinuité pour tous les citoyens et toutes les entreprises. Les futures gares du réseau ferroviaire à grande vitesse doivent être conçues en tant que plateformes entièrement multimodales et considérées comme des investissements stratégiques pouvant générer des rendements financiers substantiels.

1.11. Une attention particulière doit être portée aux familles, aux jeunes, aux personnes à mobilité réduite et aux citoyens vivant dans des régions reculées ou mal desservies. Le transport ferroviaire à grande vitesse doit contribuer à l'égalité des chances et renforcer le sentiment d'appartenance à un espace européen commun, y compris au moyen d'initiatives telles que DiscoverEU dans le cadre d'Erasmus+.

1.12. La réussite de ce projet dépendra en premier lieu de l'humain. L'Europe doit investir d'urgence dans les compétences, la formation professionnelle, l'apprentissage, la reconversion et le développement de la main-d'œuvre afin de remédier aux pénuries en la matière et de se doter d'une capacité industrielle et opérationnelle suffisante sur tout son territoire.

1.13. Le CESE souligne l'importance capitale de droits du travail solides, de normes de sécurité élevées et d'un dialogue social efficace dans le cadre de la transition. Le développement d'un réseau de transport ferroviaire à grande vitesse doit contribuer à des emplois de qualité, à des conditions de travail équitables et à une transformation socialement juste dans toutes les régions, tout en prévenant le dumping social et l'exploitation au travail et en garantissant un suivi rigoureux, au niveau de l'Union, des conditions de travail des conducteurs et des autres travailleurs du secteur des transports.

1.14. L'Europe dispose déjà de l'expertise technologique, des capacités industrielles et des fondements stratégiques nécessaires à la mise en place d'un réseau ferroviaire à grande vitesse de niveau mondial. Il lui faut à présent faire montre de détermination sur le plan politique et de rapidité d'exécution, et se doter d'une vision commune claire permettant de concrétiser cet objectif au bénéfice des citoyens, des entreprises et des générations futures.

2. **Introduction et observations générales**

2.1. L'Union européenne est à un tournant. Face à une concurrence mondiale toujours plus féroce, à l'accélération des impératifs climatiques et à l'accroissement des disparités internes, elle doit faire preuve de plus d'ambition, de cohérence et de clarté stratégique. La politique des transports (et la politique ferroviaire en particulier) ne peut plus être considérée comme un domaine technique ou incrémental, mais doit être élevée au rang de projet politique et économique européen de premier ordre.

2.2. Dans ce contexte, le présent avis s'appuie directement sur la communication de la Commission intitulée «Interconnecter l'Europe par le transport ferroviaire à grande vitesse [1]», qui définit un cadre stratégique en vue du développement d'un réseau ferroviaire européen à grande vitesse intégré, avec pour ambition claire de relier progressivement toutes les capitales de l'Union au moyen d'un réseau continu et interopérable de corridors ferroviaires à grande vitesse.

2.3. Malgré des décennies de développement dans le cadre du RTE-T, le système ferroviaire de l'Union demeure structurellement fragmenté et caractérisé par des disparités territoriales persistantes en matière d'infrastructures à grande vitesse, en particulier le long des corridors ouest-est et nord-sud, y compris en Europe centrale. Les liaisons entre les grandes capitales sont souvent lentes, peu fiables voire inexistantes à grande vitesse. Cette situation ne s'accorde plus avec les ambitions économiques, les engagements climatiques ni les attentes sociales de l'UE, et il apparaît donc essentiel de combler ces lacunes afin de renforcer la cohésion économique, sociale et territoriale de l'Union dans son ensemble.

2.4. Dans le même temps, les concurrents mondiaux de l'Europe avancent avec détermination. La Chine a bâti ce qui est de loin le plus grand réseau ferroviaire à grande vitesse au monde, avec quelque 50 000 km de lignes pour un trafic annuel compris entre 2 et 2,5 milliards de passagers [2]. Ce réseau est environ cinq fois plus étendu que celui de l'UE, et s'inscrit dans une stratégie délibérée du pays visant à renforcer sa cohésion interne, sa primauté industrielle et son influence géopolitique.

2.5. Le réseau ferroviaire européen à grande vitesse à l'horizon 2040 doit être considéré comme un projet contribuant à modeler l'intégration européenne en ce 21e siècle, l'idée étant de repenser le fonctionnement même de l'Europe: la manière dont les citoyens se déplacent, dont les régions se connectent les unes aux autres, dont les industries se développent et dont les perspectives sont réparties. Il s'agit de créer un véritable espace de mobilité de l'UE qui soit rapide, accessible, durable et inclusif. Ce projet a vocation à figurer aux côtés du marché unique, de l'euro et du pacte vert parmi les initiatives phares démontrant la capacité de l'Union à produire des avantages tangibles pour ses citoyens.

3. **La concurrence mondiale et les lacunes structurelles de l'Europe**

Un fossé qui se creuse au niveau mondial

3.1 Le développement du rail à grande vitesse est aujourd'hui un marqueur de capacité stratégique et de vision à long terme. Le réseau chinois a transformé la géographie économique du pays et fait de son industrie un leader mondial. Ayant compris que les infrastructures de transport étaient indissociables de la compétitivité économique et de la souveraineté technologique, d'autres acteurs internationaux accélèrent eux aussi le rythme des investissements.

La fragmentation de l'Union: une défaillance structurelle

3.1. L'approche actuelle de l'Europe souffre de vulnérabilités systémiques. La planification relève dans une large mesure de l'échelon national, les financements demeurent insuffisants et inégaux, et la complexité réglementaire ralentit à son tour la mise en œuvre. Les projets transfrontaliers se révèlent les plus difficiles à réaliser. En l'absence d'un réseau ferroviaire à grande vitesse cohérent et intégré, l'Europe risque de fragiliser son marché intérieur, de limiter la mobilité de la main-d'œuvre et de compromettre ses objectifs en matière de climat.

4. **Le transport ferroviaire à grande vitesse en tant que pilier de la puissance économique, de la cohésion sociale et de la transition juste**

Un investissement stratégique dans l'économie et l'industrie de l'Union

4.1. Le transport ferroviaire à grande vitesse n'est pas une simple dépense, mais un investissement à long terme dans la capacité de production de l'Europe. Il renforce en effet les chaînes d'approvisionnement, soutient les écosystèmes d'innovation et améliore la connectivité entre les principaux centres économiques.

4.2. Il constitue également un levier industriel majeur. Un programme ferroviaire européen à grande vitesse d'envergure renforcerait la primauté mondiale de l'Union dans les domaines des technologies, de l'ingénierie et du développement d'infrastructures ferroviaires, stimulerait l'innovation et garantirait des emplois de qualité tout au long de la chaîne de valeur.

[1] Communication de la Commission — "Interconnecter l'Europe par le transport ferroviaire à grande vitesse".
[2] Wikipédia — Liste des lignes à grande vitesse.

La cohésion sociale, l'équité territoriale et la qualité de vie

4.3. Un réseau ferroviaire à grande vitesse véritablement européen recèle le potentiel de transformer la géographie sociale et économique de l'Union. En reliant les régions périphériques aux grands pôles, il réduirait en effet les inégalités, ouvrirait de nouvelles perspectives pour les citoyens et jouerait un rôle sans équivalent pour rapprocher les populations et renforcer un sentiment commun d'appartenance européenne, y compris au moyen d'initiatives telles que DiscoverEU dans le cadre d'Erasmus+.

4.4. Loin d'être un luxe, l'accès à des transports rapides, abordables et fiables est une condition essentielle pour garantir une participation égale à la vie économique et sociale. Le transport ferroviaire à grande vitesse a le pouvoir de rapprocher les régions et de réduire leur isolement. Une attention particulière doit être portée aux familles avec enfants et aux jeunes, de manière à garantir des conditions de voyage accessibles et conviviales pour tous.

Les compétences, la main-d'œuvre et la transition juste

4.5. L'Europe fait d'ores et déjà face à d'importantes pénuries de main-d'œuvre dans les secteurs des transports, de la construction et de l'ingénierie. La réussite de ce projet dépendra en premier lieu de l'humain et nécessitera une main-d'œuvre hautement qualifiée et solidement formée dans de nombreux secteurs. L'Union doit éviter le dumping social et l'exploitation au travail, et mettre en place un système européen de suivi pour garantir des conditions de travail équitables pour les conducteurs et les autres travailleurs du secteur des transports.

4.6. Le CESE plaide en faveur d'une stratégie européenne des compétences pour le rail comprenant:

— des investissements à grande échelle dans l'éducation, la formation professionnelle et l'apprentissage;

— des programmes de reconversion et de perfectionnement professionnels pour les travailleurs concernés par les transitions écologique et numérique;

— un dialogue social fort et la négociation collective;

— des mesures visant à garantir des conditions de travail attrayantes, des salaires équitables et des normes de sécurité élevées.

— Le transport ferroviaire à grande vitesse doit s'inscrire dans le cadre d'une transition juste, en créant des emplois de qualité et en s'assurant de ne laisser de côté aucun travailleur ni aucune région.

Une pierre angulaire de la politique climatique et énergétique

4.7. Le train à grande vitesse constitue l'une des solutions les plus efficaces pour décarboner la mobilité longue distance. Cette transition ne se produira toutefois pas d'elle-même: elle exige des choix politiques forts, notamment la réorientation des priorités en matière d'investissement, l'internalisation des coûts environnementaux et la volonté que le rail devienne l'option de transport la plus attrayante pour les voyageurs. Cela doit inclure des mesures relatives à la disponibilité de centres de maintenance, à un système de billetterie adéquat et à la disponibilité du matériel roulant.

5. **Mise en place d'un réseau ferroviaire européen à grande vitesse: gouvernance, financement et capacités**

Un nouveau modèle de gouvernance

5.1. En tant que projet stratégique pour l'Union tant sur le plan économique que politique, il nécessite un cadre européen plus solide afin de garantir l'alignement entre les États membres, d'accélérer la prise de décision, de donner la priorité aux corridors transfrontaliers les plus importants et de garantir la continuité à long terme par-delà les cycles politiques. De nouvelles dispositions institutionnelles ou des mandats renforcés pour les structures existantes pourraient s'avérer nécessaires.

Un financement à la hauteur des ambitions: de contraintes à investissements stratégiques

5.2. Le financement demeure à la fois l'enjeu le plus important et le levier le plus puissant. L'ampleur des investissements nécessaires étant comparable à celle d'autres grands projets de l'Union, il convient de faire preuve du même niveau d'ambition et d'engagement à long terme. À cet égard, la communication intitulée «Interconnecter l'Europe par le transport ferroviaire à grande vitesse» pose les bases d'une stratégie de financement dédiée au niveau européen, combinée à des efforts visant à lever les obstacles liés aux infrastructures, au matériel roulant et aux aspects commerciaux et techniques qui entravent actuellement la réalisation des projets.

5.3. Cela nécessite de revoir nettement à la hausse les financements au niveau de l'Union et de renforcer le rôle de la Banque européenne d'investissement en la rendant plus proactive. Dans le même temps, il est essentiel de créer des instruments de financement innovants en vue de mobiliser des ressources supplémentaires, y compris par la participation efficace et soigneusement calibrée des investisseurs privés, le cas échéant. Des perspectives de retour sur investissement à long terme plus claires seront indispensables pour attirer ces derniers.

5.4. Les financements de l'Union doivent servir de principal catalyseur en vue de débloquer et de mobiliser des investissements publics et privés en faveur d'infrastructures transfrontalières à forte intensité de capital, tandis que les cadres d'investissement nationaux et régionaux doivent continuer de soutenir le développement et la modernisation des réseaux ferroviaires nationaux à grande vitesse. Afin de permettre un véritable transfert modal vers des transports durables, le potentiel inexploité des recettes du système d'échange de quotas d'émission (SEQE) devrait être pleinement mobilisé en tant que flux de financement spécifique pour le secteur du rail à grande vitesse.

L'interopérabilité, la normalisation et la primauté numérique

5.5. La fragmentation technique continue de nuire à l'efficacité et à la connectivité. L'objectif non négociable doit être une interopérabilité totale. Il est primordial d'accélérer le déploiement de normes communes, en particulier l'ERTMS, ce qui implique d'accorder un mandat ad hoc à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. Quant à la numérisation, elle permet de renforcer les capacités, d'optimiser la gestion du trafic et d'améliorer l'expérience des voyageurs. Une intelligence artificielle inclusive pourrait elle aussi soutenir l'efficacité du réseau grâce à la maintenance prédictive, à l'optimisation du trafic et à des systèmes plus intelligents de gestion des voyageurs.

6. **Un projet européen décisif à l'horizon 2040**

De l'ambition à la mise en œuvre

6.1. L'Europe dispose déjà de l'expertise technologique, des capacités industrielles et des cadres stratégiques nécessaires à la mise en place d'un réseau ferroviaire à grande vitesse de niveau mondial. La détermination politique, la coordination et la rapidité de mise en œuvre font en revanche toujours défaut. Il importe dès lors de passer sans délai de l'ambition à la mise en œuvre.

6.2. Cela implique d'élaborer à brève échéance une feuille de route de l'UE claire pour le réseau ferroviaire à grande vitesse à l'horizon 2040, assortie de jalons, d'engagements contraignants et de priorités en matière de corridors transfrontaliers. Les États membres et les institutions de l'Union doivent aller au-delà d'une coordination volontaire et veiller à ce que les plans d'infrastructure nationaux soient véritablement alignés sur les objectifs européens.

6.3. Dans ce contexte, la Commission a annoncé la préparation d'une stratégie de financement à l'échelle de l'Union et de dialogues structurés avec les parties prenantes en vue d'aboutir à un «accord sur le transport ferroviaire à grande vitesse» en tant qu'engagement multilatéral à mobiliser des investissements en faveur des corridors prioritaires. Si cette approche constitue une avancée majeure et bienvenue, les progrès accomplis en vue de traduire ces engagements en un cadre clair, opérationnel et assorti d'échéances demeurent limités à ce jour. Le CESE juge essentiel d'améliorer la clarté et la transparence, ainsi que de renforcer le sentiment d'urgence, pour s'assurer que ces initiatives soutiennent efficacement la mise en œuvre de projets sur le terrain.

6.4. Des progrès immédiats seraient possibles en accélérant certains projets phares stratégiques à forte valeur ajoutée européenne, notamment ceux visant à remédier aux liaisons transfrontalières manquantes. La Commission a déjà œuvré avec les États membres au recensement de ces projets prioritaires du RTE-T. La simplification des procédures administratives, la réduction des délais d'octroi de permis, la prévention de la spéculation foncière et des pratiques prédatrices en matière de définition des tracés et la garantie d'une planification coordonnée entre États membres voisins constituent autant d'étapes préalables essentielles susceptibles de produire des résultats tangibles dans un délai court.

Des résultats pour les citoyens et l'économie

6.5. Un réseau ferroviaire européen à grande vitesse doit, dès le départ, apporter des avantages concrets et mesurables aux citoyens et aux entreprises. Un des principaux objectifs doit être de réduire les temps de trajet entre les grandes villes européennes à un niveau qui fasse du rail l'option privilégiée par rapport aux vols court-courriers et moyen-courriers. Il convient dans le même temps de s'assurer que les structures tarifaires demeurent équitables et inclusives, et d'éviter que le train à grande vitesse ne devienne un service haut de gamme accessible uniquement à certaines catégories d'usagers. Le CESE souligne par ailleurs que l'expansion du transport ferroviaire à grande vitesse de voyageurs peut libérer des capacités de réseau pour le transport de marchandises et renforcer ainsi la compétitivité de l'Union et la résilience du marché intérieur.

6.6 Le transport ferroviaire à grande vitesse doit en outre être mieux intégré aux réseaux ferroviaires conventionnels et aux réseaux de transport régionaux, suburbains et autres, de sorte à garantir une connectivité efficace de porte à porte. Pour y parvenir, les futures gares du réseau ferroviaire à grande vitesse doivent être conçues en tant que plateformes entièrement multimodales reliant sans discontinuité différents modes de transport et considérées comme des investissements stratégiques pouvant générer des rendements financiers substantiels. Priorité doit être donnée à la mise en place de systèmes de billetterie intégrés, de trajets transfrontaliers sans discontinuité et de services fiables pour offrir aux passagers une expérience véritablement européenne.

Mobiliser les financements, les compétences et les capacités industrielles

6.7. La concrétisation de l'objectif à l'horizon 2040 nécessite une mobilisation immédiate et coordonnée de ressources financières, humaines et industrielles. Les financements doivent être garantis à un stade précoce et déployés de manière stratégique, en donnant clairement la priorité aux projets présentant la plus grande valeur ajoutée pour l'Union.

6.8. Parallèlement, une approche européenne des compétences doit être lancée sans délai. Des investissements à grande échelle dans la formation, la reconversion et le développement de la main-d'œuvre s'avèrent indispensables pour éviter des goulets d'étranglement susceptibles de retarder la mise en œuvre. La participation des partenaires sociaux sera cruciale pour garantir une gestion juste et efficace des transitions de la main-d'œuvre.

6.9. Il importe dans le même temps de renforcer la capacité industrielle de l'Europe. Les chaînes d'approvisionnement et les capacités de fabrication et de développement technologique doivent être soutenues de façon que l'Union puisse mener à bien ce projet de manière indépendante et efficace.

Agir sans tarder: la crédibilité de l'Europe mise à l'épreuve

6.10. Bien plus qu'une idée à long terme dont le report n'aurait guère de conséquences, le développement d'un réseau ferroviaire européen à grande vitesse à l'horizon 2040 constitue une nécessité stratégique urgente. Le CESE souligne que «les bénéfices économiques nets découlant d'une plus grande proximité avec et entre les pôles économiques à la suite de l'achèvement du réseau sont estimés à environ 750 milliards d'EUR.» [3] Les cinq prochaines années seront décisives pour savoir si l'Europe est en mesure de passer de la vision à la réalité.

6.11. Des actions concrètes s'imposent sans plus attendre. Il s'agit notamment de prendre un engagement politique clair au plus haut niveau, de lancer des projets prioritaires, de mobiliser des financements et de mettre en place des mécanismes de gouvernance solides.

6.12. En fin de compte, ce projet est l'occasion pour l'Europe d'agir de manière collective et de concrétiser ses priorités stratégiques. Un réseau ferroviaire à grande vitesse performant permettrait non seulement de redessiner la mobilité, mais aussi de renforcer la résilience économique, la cohésion sociale et la position de l'Europe à l'échelle mondiale. À l'inverse, l'incapacité à agir avec le degré d'ambition et d'urgence requis risquerait d'acter des faiblesses structurelles dont l'Europe doit absolument se départir.

Bruxelles, le 15 juillet 2026.

Le président
du Comité économique et social européen
Séamus BOLAND

[3] Déclaration commune de la communauté européenne du rail et des compagnies d'infrastructure (CER) et d'Eurocities relative à l'interconnexion de l'Europe à grande vitesse.