Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2025/2198

31.10.2025

DÉCISION D'EXÉCUTION (UE) 2025/2198 DE LA COMMISSION

du 30 octobre 2025

relative à la mise en œuvre de la liaison ferroviaire à grande vitesse Lisbonne — Madrid sur le corridor de transport européen atlantique en application du règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil

[notifiée sous le numéro C(2025) 7130]

(Les textes en langues espagnole et portugaise sont les seuls faisant foi.)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le 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 ([1]), et notamment son article 55, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

(1) La décarbonation des transports, notamment par la création des conditions d'un transfert modal ambitieux du transport de marchandises sur de longues distances vers des modes de transport économes en énergie, est un objectif majeur pour l'Union européenne. Dans sa stratégie pour une mobilité intelligente et durable ([2]), la Commission fixe spécifiquement l'objectif de doubler le trafic ferroviaire à grande vitesse d'ici à 2030.

(2) L'achèvement du réseau central de liaison ferroviaire à grande vitesse entre Lisbonne et Madrid est requis pour la fin de 2030, conformément à l'article 6, paragraphe 1, et à l'annexe I du règlement (UE) 2024/1679.

(3) Après l'achèvement de la liaison ferroviaire à grande vitesse Lisbonne-Madrid, les opérateurs ferroviaires devraient avoir la possibilité d'offrir des services directs entre les deux capitales en trois heures environ. Compte tenu de l'ambition d'intégrer pleinement la liaison ferroviaire à grande vitesse Lisbonne-Madrid dans le réseau à grande vitesse plus large de l'Espagne et de la France, l'adoption de l'écartement nominal standard européen de 1 435 mm constitue une avancée majeure. Cela renforcera la compétitivité du trafic de passagers sur de longues distances. En reliant le Portugal, l'Espagne et la France, la liaison ferroviaire à grande vitesse Lisbonne-Madrid revêt une dimension transfrontière et européenne évidente.

(4) Le projet de liaison ferroviaire à grande vitesse Lisbonne-Madrid fait partie du corridor de transport européen Atlantique. Le 5e plan de travail du corridor Atlantique (juillet 2022) souligne l'importance d'accélérer la finalisation de cette liaison ferroviaire transfrontalière à grande vitesse, afin de fournir une alternative viable à la quarantaine de vols quotidiens dans les deux sens entre Lisbonne et Madrid.

(5) La liaison ferroviaire à grande vitesse Lisbonne-Madrid est un projet transfrontalier complexe, impliquant le Portugal et l'Espagne, qui nécessite la construction de nouveaux tronçons d'infrastructure. Tous les éléments d'infrastructure pour la liaison sont essentiels pour garantir un temps de trajet adéquat pour les services directs à grande vitesse d'environ trois heures. Parmi ceux-ci figurent le troisième pont sur le Tage à Lisbonne, ainsi que les tronçons de lignes à grande vitesse «Lisbonne-Évora», «Évora-Caia», «Caia-Badajoz», «Badajoz-Talay» et «Talayuela-Madrid».

(6) Une bonne coordination entre l'Espagne et le Portugal est donc essentielle. Afin de soutenir la mise en œuvre coordonnée et en temps utile du projet, il convient d'adopter des dispositions décrivant les actions nécessaires et fixant le calendrier de leur réalisation.

(7) Il est également important, pour achever la liaison ferroviaire à grande vitesse Lisbonne-Madrid, d'identifier clairement les actions nécessaires ainsi que le calendrier de leur mise en œuvre, et de planifier et optimiser pleinement la disponibilité des financements au niveau régional, national et de l'Union, ainsi que ceux provenant du secteur privé. Le cofinancement de l'Union peut exercer un fort effet de levier sur les décisions nationales et régionales de mise en œuvre des actions.

([1]) OJ L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.
([2]) Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions: Stratégie de mobilité durable et intelligente — mettre les transports européens sur la voie de l'avenir, COM(2020) 789 final.

(8) Le Portugal et l'Espagne ont déjà mené des actions importantes, y compris des études et des travaux d'infrastructure, contribuant à la réalisation de la liaison ferroviaire à grande vitesse Lisbonne-Madrid. La plupart d'entre eux ont été cofinancés par l'Union, dans le cadre de différents programmes (Fonds de cohésion, Fonds européen de développement régional, mécanisme pour l'interconnexion en Europe, facilité pour la reprise et la résilience). Des activités ont été et sont actuellement menées dans le cadre de plusieurs conventions de subvention au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (2014-ES-TM-0518-W, 2014-PT-TM-0627-M, 2015-ES-TM-0181-S, 2015-ES-TM-0173-S, 2016-PT-TMC-0059-M, 2016-ES-TM-0271-S, 2019-ES-TM-0252-S, 2020-PT-TMC-0047-S, 101079551-21-PT-TG).

(9) Conformément à l'article 6, paragraphe 1, du règlement (UE) 2024/1679, sans préjudice de l'article 8, paragraphe 5, dudit règlement, les États membres doivent achever le réseau central au plus tard le 31 décembre 2030. En outre, l'article 8, paragraphe 5, dispose que la mise en œuvre des projets d'intérêt commun dépend de leur degré de maturité, du respect des procédures juridiques nationales et de l'Union, et de la disponibilité de ressources financières, sans préjuger de l'engagement financier d'un État membre ou de l'Union.

(10) L'Espagne et le Portugal ont tout mis en œuvre pour s'aligner sur l'échéance de 2030 fixée pour le réseau central, comme en témoignent les progrès significatifs réalisés sur les tronçons Évora-Merida et Merida-Plasencia. L'Espagne s'est également engagée à tout mettre en œuvre pour finaliser, d'ici 2030, la nouvelle ligne à grande vitesse entre Talayuela et Madrid. Toutefois, en raison des contraintes techniques et financières auxquelles est confronté le Portugal, la liaison ferroviaire à grande vitesse entre Lisbonne et Madrid ne sera pas achevée avant la fin de l'année 2030. Elle devrait être pleinement opérationnelle avant la fin de l'année 2034.

(11) Compte tenu de la mise en service prévue de la nouvelle ligne à grande vitesse Évora-Elvas d'ici la mi-2026, ainsi que de l'objectif d'achever la totalité de la connexion à grande vitesse d'ici la fin de 2034, il est nécessaire d'assurer une phase intermédiaire pour relier Lisbonne à Madrid d'ici 2030 au plus tard avec un temps de trajet adéquat, d'environ cinq heures, pour des services directs avec des trains à grande vitesse.

(12) Étant donné que les résultats des études de construction des tronçons nécessaires pour atteindre le temps de trajet de trois heures d'ici à 2034 ne seront disponibles qu'à la fin de 2027, le calendrier et les étapes connexes de la construction de ces tronçons, y compris le déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) et son autorisation pour chacun d'entre eux, doivent être convenus ultérieurement.

(13) La dimension transfrontalière du projet requiert la mise en place de structures de gouvernance spécifiques. Le groupement européen d'intérêt économique «Alta Velocidad(e) España Portugal» (AVEP EEIG) a été créé le 26 janvier 2001. Son objet social comprend l'exécution de toute tâche relevant du champ d'application des liaisons ferroviaires Espagne-Portugal qui lui est confiée par le gouvernement espagnol ou portugais ou par leurs sociétés de gestion d'infrastructure respectives Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) et Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP).

(14) Afin de suivre l'avancement de la mise en œuvre, les États membres concernés devraient chacun présenter à la Commission des rapports réguliers sur la question, concernant les tronçons situés sur leur territoire respectif, y compris sur les engagements financiers pris dans les plans budgétaires nationaux, et lui notifier tout retard important rencontré.

(15) La décision d'exécution C(2018) 2356 de la Commission du 24.4.2018 relative à la liaison ferroviaire transfrontalière Évora-Mérida le long du corridor de transport européen Atlantique concerne un tronçon de la ligne couvert par la présente décision. Il y a donc lieu de l'abroger. Les actions qui n'avaient pas encore été finalisées en application de cette décision antérieure sont intégrées dans la présente décision.

(16) Il convient que le calendrier de mise en œuvre établi par la présente décision ne porte pas atteinte au respect des exigences définies dans le droit international et de l'Union, notamment les dispositions visant à protéger l'environnement et la santé humaine. Ce calendrier devrait permettre à toutes les parties de planifier et d'optimiser pleinement la disponibilité des financements, sans préjuger de l'engagement financier d'un État membre ou de l'Union. Il ne devrait en aucun cas empêcher l'application des normes élevées de l'Union en matière de protection de l'environnement et de participation du public.

(17) Les mesures prévues dans la présente décision ont été approuvées par le Portugal et l'Espagne.

(18) Les mesures prévues dans la présente décision sont conformes à l'avis du comité visé à l'article 61 du règlement (UE) 2024/1679,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Objet

La présente décision définit les priorités, les actions et leur calendrier pour la mise en œuvre du projet de liaison ferroviaire à grande vitesse Lisbonne-Madrid, ainsi que les dispositions connexes en matière de gouvernance.

Article 2

Actions et calendrier

1. Le Portugal et l'Espagne veillent à la mise en œuvre des actions suivantes pour permettre, au plus tard à la fin de l'année 2030, des services directs pour les trains à grande vitesse entre Lisbonne et Madrid, avec une durée de trajet d'environ cinq heures, divisée approximativement en trois heures entre Madrid et la frontière et deux heures entre la frontière et Lisbonne:

a) les travaux de construction sur la deuxième voie dans le tronçon de ligne conventionnelle allant de Poceirão à Bombel débuteront au premier semestre 2026 et ce tronçon sera mis en service avant la fin de l'année 2029.

b) les travaux de construction de la nouvelle ligne à grande vitesse entre Évora et Caia seront achevés d'ici la fin de 2025 et ce tronçon sera mis en service d'ici la mi-2026.

c) le tronçon de la ligne à grande vitesse Plasencia-Talay sera mis en service d'ici la fin de 2028.

d) le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) sera déployé entre Évora et Elvas d'ici la fin de 2027.

e) l'ERTMS sera déployé entre Badajoz et Plasencia d'ici la mi-2026, et entre Plasencia et Talay d'ici la fin de 2028.

f) l'ERTMS sera déployé de manière concertée sur l'infrastructure existante entre Elvas et Badajoz d'ici la fin de 2028.

g) la construction progressive et la mise en service de la ligne à grande vitesse Talaydi-Madrid, intégrée à l'électrification progressive de la ligne conventionnelle Talayde — Humanes en tant que mesure de facilitation nécessaire, garantissent que le temps de trajet Madrid-frontière — sans arrêts intermédiaires — pourra être inférieur à trois heures d'ici la fin de 2030.

2. Le Portugal et l'Espagne veillent à la mise en œuvre des actions suivantes pour permettre, au plus tard à la fin de l'année 2034, des services directs pour les trains à grande vitesse entre Lisbonne et Madrid, avec une durée de trajet d'environ trois heures, divisée approximativement en deux heures entre Madrid et la frontière et une heure entre la frontière et Lisbonne.

a) Les études relatives au nouveau tronçon de la ligne à grande vitesse Lisbonne-Évora, y compris une nouvelle traversée du Tage à Lisbonne, entamées au second semestre de 2024, seront achevées d'ici la fin de 2027.

b) Sur la base des résultats des études visées au point a), la construction des tronçons suivantes ainsi que le déploiement et l'autorisation de l'ERTMS sur chacune d'entre elles débutent à une date garantissant leur achèvement et leur mise en service d'ici à 2034:

   i) la nouvelle ligne à grande vitesse Lisbonne-Évora, y compris le troisième pont sur le Tage à Lisbonne;

   ii) la double voie sur la ligne à grande vitesse Évora-Caia, sous réserve de la confirmation de sa justification.

c) Les études relatives au tronçon à grande vitesse entre Caia et Badajoz sont commandées par le GEIE AVEP. Elles seront lancées au cours du second semestre de 2025 et conclues avant la fin de 2027.

d) Sur la base des résultats des études visées au point c), l'Espagne et le Portugal prennent, avant la fin de l'année 2027, une décision concernant:

i) la possibilité de construire le tronçon à grande vitesse entre Caia et Badajoz et, le cas échéant, son calendrier de construction, avec mise en service d'ici 2034;

ii) la possibilité de construire une gare ferroviaire internationale.

3. En lien avec l'objectif global d'intégrer pleinement la liaison ferroviaire à grande vitesse Lisbonne-Madrid dans le réseau à grande vitesse plus large de l'Espagne et de la France, qui fonctionne à l'écartement nominal standard européen de 1 435 mm, le Portugal et l'Espagne mènent les actions suivantes:

a) élaborer chacun un plan coordonné pour le déploiement de l'écartement nominal standard européen de 1 435 mm sur la ligne à grande vitesse entre Lisbonne et Madrid d'ici la fin de 2027, conformément à l'article 17 du règlement (UE) 2024/1679;

b) coordonner et achever la modification de l'écartement des voies entre Lisbonne et Madrid conformément au plan visé au point a) et en conformité avec le règlement (UE) 2024/1679.

4. Toutes les actions prévues aux paragraphes 1, 2 et 3 sont prises en compte dans les plans d'investissement nationaux de l'Espagne et du Portugal.

Article 3

Gouvernance

1. L'achèvement des actions visées à l'article 2 fait l'objet de discussions au moins une fois par an entre les représentants du Portugal et de l'Espagne au sein d'un groupe de travail spécifique établi conformément à l'article 53, paragraphe 4, du règlement (UE) 2024/1679, à l'invitation du coordonnateur européen pour le corridor de transport européen Atlantique.

2. Par l'intermédiaire du groupe de travail visé au paragraphe 1, le Portugal et l'Espagne partagent leurs plans concernant les phases de construction et la mise en service des différents tronçons de lignes visés à l'article 2, y compris le déploiement de l'ERTMS, et analysent conjointement leur incidence sur l'exploitation des services de transport ferroviaire sur l'infrastructure en question.

3. Le coordonnateur européen pour le corridor de transport européen Atlantique peut convoquer des réunions avec les plus hauts représentants des gouvernements des deux parties en cas de risques susceptibles d'entraver la réalisation en temps utile de l'une des actions visées à l'article 2, paragraphes 1, 2 et 3.

Article 4

Rapports

Le Portugal et l'Espagne présentent chacun à la Commission et au coordonnateur européen pour le corridor de transport européen Atlantique un rapport concernant leurs actions respectives, au moins une fois par an et avant les réunions visées à l'article 3, paragraphe 1.

Ces rapports présentent l'état d'avancement de la mise en œuvre des actions visées à l'article 2, y compris en ce qui concerne les engagements financiers pris dans les plans budgétaires nationaux, et indiquent tout retard important rencontré, en précisant les causes et les mesures correctives prises. À cette fin, les États membres peuvent utiliser, le cas échéant, le contenu des rapports périodiques d'avancement qui doivent être remis au titre des conventions de subvention du mécanisme pour l'interconnexion en Europe.

Article 5

Abrogation

La décision d'exécution C (2018) 2356 est abrogée.

Article 6

Destinataires

La République portugaise et le Royaume d'Espagne sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 30 octobre 2025.

Par la Commission
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membre de la Commission