Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2025/1332

10.7.2025

DÉCISION D'EXÉCUTION (UE) 2025/1332 DE LA COMMISSION

du 9 juillet 2025

relative à la mise en œuvre du projet transfrontalier Rail Baltica sur le corridor de transport européen «mer du Nord — Baltique» et le corridor de transport européen «mer Baltique — mer Noire — mer Égée» en application du règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la décision d'exécution (UE) 2018/1723 de la Commission

[notifiée sous le numéro C(2025) 3944]

(Les textes en langues estonienne, finnoise, lettone, lituanienne, polonaise et suédoise 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) Le projet transfrontalier Rail Baltica devrait jouer un rôle crucial dans le bon fonctionnement des corridors de transport européens «mer du Nord — Baltique» et «mer Baltique — mer Noire — mer Égée». La ligne Rail Baltica sera une liaison ferroviaire interopérable et efficace entre la Pologne et les États baltes et, indirectement, la Finlande. Elle créera des points de correspondance entre les transports ferroviaire, maritime, aérien et routier. Venant combler un important chaînon manquant sur les deux corridors, la ligne Rail Baltica contribuera également à relier la région à l'Ukraine et à la Moldavie, qui font partie des corridors «mer du Nord — Baltique» et «mer Baltique — mer Noire — mer Égée». Elle devrait ainsi contribuer à la mobilité à émissions nulles conformément aux objectifs pertinents de l'Union en matière de réduction des émissions de CO_2.

(2) La ligne Rail Baltica a considérablement gagné en importance géostratégique, au vu du contexte international actuel. Sa contribution à la défense, à la sécurité et à la mobilité militaire doit être prise en considération lors de sa mise en œuvre.

(3) Le projet Rail Baltica a été confronté à des circonstances hors du commun, dont la pandémie de COVID-19 et la guerre à grande échelle menée par la Russie contre l'Ukraine, lesquelles ont gravement perturbé la mise en œuvre du projet. Une réévaluation du calendrier de mise en œuvre tel qu'établi dans la décision d'exécution (UE) 2018/1723 de la Commission ([2]) est dès lors nécessaire.

(4) La ligne Rail Baltica est mise en œuvre en tant que ligne ferroviaire conventionnelle rapide destinée au transport de voyageurs et de fret. Elle devrait contribuer à l'ambition de relier toutes les capitales européennes par le rail à grande vitesse.

(5) La ligne Rail Baltica devrait relier les trois pays baltes au réseau ferroviaire européen en 2030 et les intégrer dans l'espace ferroviaire unique européen.

(6) La ligne Rail Baltica constitue l'épine dorsale du système ferroviaire européen fondé sur l'écartement nominal de voie standard européen de 1 435 mm en Estonie, en Lettonie et en Lituanie. À l'avenir, ce système ferroviaire à écartement standard devrait être progressivement étendu dans la région, conformément aux plans nationaux de redimensionnement.

([1]) JO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.
([2]) Décision d'exécution (UE) 2018/1723 de la Commission du 26 octobre 2018 relative au projet transfrontalier Rail Baltica sur le corridor de réseau central mer du Nord-Baltique (JO L 287 du 15.11.2018, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2018/1723/oj).

(7) 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.

(8) L'Estonie, la Lettonie, la Lituanie et la Pologne devraient tout mettre en œuvre pour respecter la date cible de 2030 pour le réseau central. Toutefois, en raison des difficultés techniques et financières rencontrées, le projet Rail Baltica ne sera pas achevé avant la fin de 2030.

(9) Compte tenu, d'une part, du temps et des ressources nécessaires pour construire l'ensemble de la ligne Rail Baltica et, d'autre part, de l'importance stratégique de relier dès que possible l'Estonie, la Lettonie et la Lituanie au réseau ferroviaire européen, cette ligne devrait être construite en deux phases.

(10) La première phase, qui court jusqu'à la fin de 2030, porte sur la construction de la ligne de base Rail Baltica pour relier l'Estonie, la Lettonie et la Lituanie au réseau ferroviaire européen. Au cours de la seconde phase, d'autres éléments essentiels pour exploiter pleinement le potentiel de la ligne Rail Baltica devraient être mis en œuvre conformément au règlement (UE) 2024/1679.

(11) Pour que la ligne soit opérationnelle dès que possible, l'Estonie, la Lettonie et la Lituanie doivent, durant la première phase, construire la ligne Rail Baltica en tant que voie unique reliant Tallinn à Kaunas. Pour commencer à augmenter le trafic transfrontalier sur le corridor Rail Baltica au cours de la première phase, la Lituanie devrait être en mesure de mettre en œuvre des installations du sous-système «énergie, contrôle-commande et signalisation» sur la voie ferroviaire existante à écartement nominal standard européen de 1 435 mm sur le tronçon entre la Pologne et Kaunas.

(12) Cette phase devrait donner à tous les partenaires concernés la certitude que les connexions transfrontalières de base seront bien construites en priorité et d'ici la fin de 2030.

(13) L'Estonie, la Lettonie, la Lituanie, la Pologne et la Finlande doivent collaborer étroitement lors de la planification et de la construction de la ligne Rail Baltica afin de garantir la coordination de la construction et la pleine interopérabilité de la ligne. Le groupe de travail Rail Baltica, présidé par le coordonnateur européen du corridor mer du Nord — Baltique, devrait prévoir un pilotage entre les ministères de l'Estonie, de la Lettonie, de la Lituanie, de la Pologne et de la Finlande, et la Commission afin de soutenir la coordination, de guider le projet et de favoriser une mise en œuvre harmonieuse.

(14) L'Estonie, la Lettonie, la Lituanie et la Pologne ont convenu de construire la ligne Rail Baltica en étroite collaboration et en étroite coordination avec la Finlande.

(15) Les États baltes devraient travailler avec leur coentreprise RB Rail AS, qui continue de jouer le rôle de coordinateur du projet et fait office d'interlocuteur principal pour les partenaires Rail Baltica, à savoir l'Estonie, la Lettonie et la Lituanie, ainsi que leurs entités nationales affiliées, dans le cadre de leurs échanges avec la Commission afin d'assurer une mise en œuvre cohérente. La coentreprise RB Rail AS et les entités nationales affiliées devraient mettre en œuvre le projet transfrontalier Rail Baltica, conformément à la configuration convenue pour le projet.

(16) La présente décision entend définir les actions et le calendrier de leur réalisation afin d'orienter les travaux des partenaires du projet et d'apporter de la clarté aux parties prenantes participant à la mise en œuvre du projet. Elle doit en outre rendre compte de l'actualisation de la stratégie de mise en œuvre, sur la base des sections opérationnelles géographiques, comme indiqué dans l'accord de gestion de projet conclu le 28 février 2024 entre la coentreprise RB Rail AS, les ministères compétents de l'Estonie, de la Lettonie et de la Lituanie et les entités nationales affiliées au projet Rail Baltica.

(17) Conformément à l'article 55, paragraphe 1, du règlement (UE) 2024/1679, la Commission doit mettre à jour la présente décision tous les quatre ans ou à la demande d'un État membre concerné.

(18) Étant donné que le calendrier et les mesures contenus dans la décision d'exécution (UE) 2018/1723 sont obsolètes et que le contexte géopolitique a changé, il convient d'abroger ladite décision d'exécution.

(19) 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 établit les priorités, les actions nécessaires et le calendrier pour la mise en œuvre du projet Rail Baltica (Tallinn-Pärnu-Riga-Panevėžys-Kaunas-Varsovie, avec une connexion à Vilnius), ainsi que les dispositions y afférentes en matière de gouvernance et d'établissement des rapports.

Article 2

Priorités pour la première phase

1. Au cours de la première phase, qui court jusqu'au 31 décembre 2030, l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie et la Pologne accordent la priorité à la construction des tronçons Tallinn-Pärnu-Salaspils-Misa-Panevėžys-Kaunas-Varsovie ainsi qu'à l'achèvement de ces tronçons. Au cours de cette phase, la connexion de Riga et de Vilnius à la ligne Rail Baltica est assurée par l'intermédiaire du réseau ferroviaire existant.

2. En ce qui concerne la première phase, l'Estonie, la Lettonie et la Lituanie peuvent construire la ligne Rail Baltica sous la forme d'une voie unique reliant Tallinn à Kaunas, pour autant qu'un talus à voie double et suffisamment d'évitements soient construits pour garantir un fonctionnement harmonieux.

3. Parallèlement aux actions de la première phase visées aux paragraphes 1 et 2, la Lituanie peut mettre en œuvre des installations du sous-système «énergie, contrôle-commande et signalisation» sur la voie ferroviaire européenne existante dans le tronçon entre la Pologne et Kaunas.

4. L'Estonie, la Lettonie et la Lituanie peuvent commencer à entreprendre des actions relevant de la deuxième phase avant l'achèvement de la première phase, lorsque cela ne retarde pas directement ou indirectement l'achèvement des activités de la première phase.

Article 3

Priorités pour la deuxième phase

Le projet Rail Baltica ne sera pas considéré comme achevé avant que Tallinn, Riga, Vilnius et Varsovie ne soient reliées par une voie ferrée à écartement nominal standard européen de 1 435 mm construite en double voie sur l'ensemble de l'itinéraire.

Article 4

Actions et calendrier

1. L'Estonie, la Lettonie, la Lituanie et la Pologne veillent à la mise en œuvre des actions suivantes en vue d'achever la première phase du projet Rail Baltica en temps utile:

a) en ce qui concerne le tronçon «Tallinn-Pärnu»:

   i) l'acquisition des terrains doit être achevée au plus tard le 31 décembre 2026,

   ii) la construction de la sous-structure ferroviaire doit commencer au plus tard le 31 décembre 2025,

   iii) la construction du sous-système d'infrastructure ferroviaire doit être achevée au plus tard le 31 décembre 2028;

b) en ce qui concerne le tronçon «Pärnu-frontière entre l'Estonie et la Lettonie»:

   i) la conception du sous-système d'infrastructure ferroviaire doit être achevée au plus tard le 31 décembre 2026,

   ii) l'acquisition des terrains doit être achevée au plus tard le 31 décembre 2026,

   iii) la construction de la sous-structure ferroviaire doit commencer et progresser de manière suffisante au plus tard le 31 décembre 2026,

   iv) la construction du sous-système d'infrastructure ferroviaire doit être achevée au plus tard le 31 décembre 2028;

c) en ce qui concerne le tronçon «frontière entre l'Estonie et la Lettonie-Salaspils»:

i) la conception du sous-système d'infrastructure ferroviaire doit être achevée au plus tard le 31 décembre 2026,

ii) l'acquisition des terrains doit être achevée au plus tard le 30 juin 2027,

iii) la construction de la sous-structure ferroviaire doit commencer et progresser de manière suffisante au plus tard le 31 décembre 2026,

iv) la construction du sous-système d'infrastructure ferroviaire doit être achevée au plus tard le 31 décembre 2029;

d) en ce qui concerne le tronçon «Salaspils-frontière entre la Lettonie et la Lituanie»:

i) la conception du sous-système d'infrastructure ferroviaire doit être achevée au plus tard le 31 décembre 2025,

ii) l'acquisition des terrains doit être achevée au plus tard le 31 décembre 2026,

iii) la construction de la sous-structure ferroviaire doit commencer et progresser de manière suffisante au plus tard le 31 décembre 2025,

iv) la construction du sous-système d'infrastructure ferroviaire à la frontière doit être achevée d'ici la mi-2029;

e) en ce qui concerne le tronçon «frontière entre la Lettonie et la Lituanie-Panevėžys»:

i) la conception du sous-système d'infrastructure ferroviaire doit être achevée au plus tard le 31 décembre 2027,

ii) la construction de la sous-structure ferroviaire doit commencer et progresser de manière suffisante au plus tard le 31 décembre 2027,

iii) la construction du sous-système d'infrastructure ferroviaire doit être en cours d'ici la mi-2029;

f) en ce qui concerne le tronçon «Panevėžys-Kaunas»:

i) la construction du sous-système d'infrastructure ferroviaire (superstructure ferroviaire) doit commencer et progresser suffisamment d'ici au 31 décembre 2025,

ii) la construction de la sous-structure ferroviaire doit être achevée au plus tard le 31 décembre 2028,

iii) le sous-système d'infrastructure ferroviaire (superstructure ferroviaire) doit être achevé d'ici la mi-2029;

g) en ce qui concerne le tronçon Kaunas-Varsovie (avec une connexion avec Vilnius):

i) l'acquisition des terrains doit être achevée au plus tard le 31 décembre 2026, hormis sur le tronçon entre Kaunas et Vilnius,

ii) l'acquisition des terrains doit être achevée au plus tard le 31 décembre 2027 pour le tronçon allant de Kaunas à Vilnius,

iii) la conception du sous-système d'infrastructure ferroviaire doit être achevée d'ici la mi-2029 (y compris sur la connexion à Vilnius),

iv) l'infrastructure ferroviaire doit être achevée au plus tard le 31 décembre 2028, de la frontière entre la Lituanie et la Pologne à Marijampole, afin d'assurer une connexion à la ligne ferroviaire existante présentant un écartement nominal standard européen de 1 435 mm,

v) l'infrastructure ferroviaire de Marijampole à Kaunas doit être achevée au plus tard le 31 décembre 2029;

h) en ce qui concerne le tronçon «Varsovie-frontière entre la Lituanie et la Pologne»:

i) les travaux de modernisation de l'infrastructure ferroviaire sur le tronçon Varsovie-Ełk doivent être achevés au plus tard le 31 décembre 2029,

ii) le tronçon «Ełk-frontière entre la Lituanie et la Pologne» doit être achevé au plus tard le 31 décembre 2030;

i) en ce qui concerne tous les tronçons Tallinn-Pärnu-Salaspils-Misa-Panevėžys-Kaunas-Varsovie:

i) la conception du sous-système d'électrification doit être achevée au plus tard le 31 décembre 2027,

ii) la conception du sous-système «contrôle-commande et signalisation» doit être achevée d'ici la mi-2028,

iii) les travaux d'installation du sous-système d'électrification doivent débuter au premier trimestre de 2027,

iv) les travaux d'installation du sous-système contrôle-commande et signalisation doivent débuter au premier trimestre 2028,

v) l'infrastructure ferroviaire doit être achevée sous la forme d'une combinaison de lignes ferroviaires à voie unique et à double voie sur talus double voie pour le trafic mixte, adaptées aux trains de marchandises d'une longueur minimale de 740 m, électrifiées, en écartement nominal standard européen, au plus tard pour le 31 décembre 2030,

vi) le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) doit être déployé pour parvenir à la pleine interopérabilité, conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil ([3]), pour le 31 décembre 2030,

vii) l'essai dynamique commencera à partir de 2030.

2. Les actions relevant de la deuxième phase du projet Rail Baltica portent sur les actions restantes qui sont nécessaires pour garantir que la ligne Rail Baltica soit pleinement conforme au règlement (UE) 2024/1679.

Article 5

Gouvernance et établissement de rapports

1. Le coordonnateur européen du corridor de transport européen «mer du Nord —Baltique» et les représentants de la Commission, ainsi que des représentants désignés de la Pologne et de la Finlande, sont invités à participer en qualité d'observateurs aux réunions du conseil de surveillance de RB Rail AS. RB Rail AS peut également décider d'inviter le coordonnateur européen ou la Commission aux réunions stratégiques des partenaires du projet.

2. Le groupe de travail Rail Baltica se réunit au moins deux fois par an à l'invitation du coordonnateur européen pour le corridor de transport européen «mer du Nord — Baltique». Il est consulté sur les décisions stratégiques relatives au projet. Le coordonnateur européen du corridor «mer du Nord — Baltique» tient le coordonnateur européen du corridor «mer Baltique — mer Noire — mer Égée» informé des évolutions importantes liées au projet Rail Baltica et pertinentes pour les deux corridors.

3. Après consultation de l'Estonie, de la Lettonie, de la Lituanie et de la Pologne, RB Rail AS fournira, par écrit, au moins une fois par an, des informations actualisées au coordonnateur européen du corridor «mer du Nord — Baltique» quant à l'avancement de la mise en œuvre des actions visées à l'article 2 et signalera le cas échéant tout retard constaté, en précisant les causes de ce retard et en indiquant les mesures correctives adoptées.

4. Si un cas de force majeure a une incidence sur le programme de mise en œuvre et son financement, les partenaires du projet et le coordonnateur européen du corridor «mer du Nord — Baltique» se consultent pour définir des mesures correctives.

Article 6

Abrogation

La décision d'exécution (UE) 2018/1723 est abrogée.

([3]) Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (JO L 138 du 26.5.2016, p. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj).

Article 7

Destinataires

La République d'Estonie, la République de Lettonie, la République de Lituanie, la République de Pologne et la République de Finlande sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 9 juillet 2025.

Par la Commission
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membre de la Commission