

**Contribution de l'UTPF à la consultation publique de la
Commission européenne**
Relier l'Europe par le transport ferroviaire à grande vitesse

Quelques mots sur l'UTPF

L'UTPF est l'organisation professionnelle représentative en France des opérateurs de transport public urbain (exploitants de 170 réseaux de bus, métros, trams), des opérateurs ferroviaires (voyageurs et fret) et des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires.

Principaux messages du secteur

L'UTPF partage pleinement l'ambition de la Commission européenne de mettre en place « un cadre facilitateur pour la création d'un réseau ferroviaire à grande vitesse transfrontière sans rupture dans l'UE ». L'attractivité du mode ferroviaire, en tant qu'alternative durable aux modes de transport plus émetteurs, repose avant tout sur des investissements structurels à la hauteur des enjeux. Ce plan s'inscrit ainsi comme la traduction opérationnelle d'une vision d'une Europe connectée par le rail, au service de sa population et de ses territoires.

Dans le contexte de l'appel à contribution liée sur le plan stratégique visant à accélérer la mise en œuvre d'un réseau ferroviaire à grande vitesse à l'échelle de l'UE, l'UTPF souhaite faire passer cinq messages clefs aux décideurs européens :

- **Le développement de la grande vitesse ne peut se faire au détriment du réseau ferroviaire existant.**
- **Il est impératif de renforcer les mécanismes de financement européens.**
- **Le succès d'un véritable réseau européen passe par la pleine intégration, au sein des nœuds urbains, des pôles multimodaux et de leurs gares, maillons clés de l'efficacité du réseau de transport transeuropéen.**
- **Un réseau à grande vitesse n'est performant qu'avec une offre de services ferroviaires compétitive.**
- **La grande vitesse ne peut être un objectif en soi, mais doit s'inscrire dans une vision globale de la mobilité.**

Pourquoi le transport ferroviaire est un investissement d'avenir pour l'Union européenne

Dans ses *Orientations politiques* pour la prochaine Commission européenne (2024-2029), la Présidente Ursula von der Leyen a fixé des priorités pour « guider l'Union européenne vers un avenir plus durable, équitable et prospère ». Parmi ces priorités figurent la recherche d'une équité sociale, ainsi que le renforcement de la prospérité économique et de la compétitivité industrielle de l'Europe face aux défis mondiaux. Ces orientations résonnent particulièrement avec le rôle stratégique des transports publics urbains et ferroviaires.

✚ Parce qu'investir dans notre secteur est la seule option viable pour concilier équité sociale et Green Deal et pour garantir une transition juste pour tous

Peu importe où ils habitent, les Européens ont besoin de se déplacer, que ce soit pour aller travailler, étudier, se soigner, faire des courses, maintenir des liens avec leurs familles et amis ou pour partir à la découverte d'autres territoires. Or aujourd'hui, en France, près d'1 personne sur 4 et 1 jeune sur 2 déclarent avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyen pour se déplacer¹.

Le secteur des transports représente encore 26,2% des émissions totales de gaz à effet de serre (GES) en Europe². En France, cette part atteint 31% tandis que les transports publics urbains et ferroviaires ne représentent que 3% des émissions du secteur des transports, soit 0,8% de l'ensemble des émissions de GES, tous secteurs confondus.

Investir au niveau européen dans le transport ferroviaire est la meilleure manière de :

- permettre chaque jour à des millions d'Européens d'avoir accès à l'emploi, l'éducation, la santé, la culture et tout simplement d'aller faire leurs courses et voir leurs proches, quels que soient leur âge et leur situation ;
- accroître les zones de recrutement pour les entreprises ;
- contribuer à un tourisme qui soit véritablement durable ;
- offrir aux Européens la possibilité d'être approvisionnés par un transport ferroviaire de marchandises respectueux de la planète et des territoires ;
- protéger le pouvoir d'achat des ménages européens avec des coûts des transports publics pour les ménages très largement inférieurs à ceux de la voiture individuelle³ ;
- lutter contre une pollution qui a causé 238 000 décès prématurés dans l'UE en 2020⁴ ;
- réduire une congestion routière dont l'impact environnemental, social et économique est estimé à 270 milliards d'euros par an dans l'UE⁵ ;
- freiner l'artificialisation des sols car le transport ferroviaire permet de déplacer beaucoup plus de personnes et de marchandises que sur les routes sur des espaces beaucoup moins vastes ;
- rendre nos routes plus sûres quand on sait que les accidents routiers professionnels (accidents de trajet domicile-travail et accidents de mission

¹ *Baromètre des Mobilités du Quotidien*, Wimoov, 2022

² *Les transports dans l'UE en chiffres : livret statistique 2024*, Commission européenne

³ Une voiture coûte plus de 400 euros par mois en moyenne alors qu'un abonnement mensuel bus/tram/métro/car revient à 31 euros en province et 86 euros pour toute l'Île-de-France. Les abonnés au train régional paient eux 7 fois moins cher leur trajet quotidien que les automobilistes.

⁴ *Rapport sur la qualité de l'air en Europe en 2022*, Agence européenne pour l'environnement

⁵ *Mobilité urbaine durable dans l'UE : pas d'avancée réelle sans l'engagement des États membres*, Rapport spécial de la Cour des Comptes Européenne, 2020

confondus) sont la deuxième cause de mortalité au travail en France⁶ (avec 454 décès sur les 56 390 personnes victimes d'un accident de la route lié au travail en 2021⁷).

Parce qu'investir dans notre secteur est essentiel pour assurer la prospérité économique, la souveraineté et la compétitivité industrielles de l'Europe

Le transport ferroviaire renforce l'attractivité locale et permet le développement des activités économiques. Comment ? En élargissant notamment les bassins d'emplois et en multipliant les opportunités de recrutements sur les territoires à l'heure où environ 30% des Européens estiment que l'absence de moyens de transport adaptés ou abordables réduit leurs opportunités professionnelles⁸.

Forts de leurs 260 000 emplois locaux, non délocalisables, en CDI, à temps plein et répartis dans toute la France, les secteurs des transports publics urbains et ferroviaires sont structurants pour l'économie française et plus largement pour l'économie européenne. Ils s'appuient par ailleurs sur une filière industrielle stratégique complète : ingénieries technique, juridique et financière ; industries des matériels roulants (équipementiers et constructeurs), du génie civil, de la signalisation, des infrastructures ou des services numériques (billettique, information-voyageurs, etc.) – des startups et PME aux grands leaders internationaux.

Porteur d'innovations avec notamment le développement dans le monde entier du train à grande vitesse ou les travaux en cours sur le train à hydrogène, le secteur ferroviaire est une vitrine du savoir-faire européen reconnu pour son excellence.

Investir dans le transport ferroviaire est donc aussi la meilleure manière de contribuer :

- au développement économique et à la cohésion des territoires en Europe ;
- à la souveraineté et la compétitivité industrielles de l'Union européenne.

Les attentes et les propositions du secteur

L'UTPF partage pleinement l'ambition de la Commission européenne de mettre en place « un cadre facilitateur pour la création d'un réseau ferroviaire à grande vitesse transfrontière sans rupture dans l'UE ». L'attractivité du mode ferroviaire, en tant qu'alternative durable aux modes de transport plus émetteurs, repose avant tout sur des investissements structurels à la hauteur des enjeux. Ce plan s'inscrit ainsi comme la traduction opérationnelle d'une vision d'une Europe connectée par le rail, au service de sa population et de ses territoires.

L'UTPF souhaite ainsi insister sur plusieurs défis et opportunités liés à la concrétisation de ce plan :

- **L'UTPF estime que le développement de la grande vitesse ne peut se faire au détriment du réseau ferroviaire existant.**

La régénération et la modernisation des infrastructures actuelles, avec notamment le déploiement de l'ERTMS, l'augmentation de la capacité d'accueil et la résilience climatique doivent demeurer des priorités absolues. Ce sont les fondations d'un système

⁶ <https://travail-emploi.gouv.fr/sante-au-travail/prevention-des-risques-pour-la-sante-au-travail/article/risque-routier-professionnel>

⁷ https://hauts-de-france.dreets.gouv.fr/sites/hauts-de-france.dreets.gouv.fr/IMG/pdf/a4_risqueroutier_2022_vf.pdf

⁸ *Analysis of labour and skills shortages: Overcoming bottlenecks to productivity and growth*, Business Europe, 2023

ferroviaire performant et interopérable, condition indispensable pour renforcer la compétitivité du rail.

- **L'UTPF insiste sur l'impératif de renforcer les mécanismes de financement européens, au premier rang desquels le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE).**

Le développement d'un réseau européen à grande vitesse ne saurait reposer uniquement sur des financements nationaux ou privés. Le MIE doit être consolidé, doté de moyens budgétaires accrus et piloté de manière centralisée par la Commission européenne. Cela permettra de garantir l'équité entre territoires, d'assurer la cohérence transnationale des projets et de répondre aux besoins massifs d'investissement identifiés dans le cadre du RTE-T. Si le MIE était amené à financer davantage de projets ferroviaires à grande vitesse, il conviendrait de ne pas diminuer pour autant les montants accordés aux autres priorités ferroviaires du RTE-T, notamment le déploiement d'ERTMS, l'électrification, la mise au gabarit des tunnels, etc.

- **L'UTPF rappelle que le succès d'un véritable réseau européen passe par la pleine intégration, au sein des nœuds urbains, des pôles multimodaux et de leurs gares, maillons clés de l'efficacité du RTE-T.**

La pleine réussite d'un réseau ferroviaire à grande vitesse européen suppose également la pleine intégration, au sein des nœuds urbains, des pôles multimodaux et de leurs gares, maillons clés de l'efficacité du RTE-T. Ces infrastructures sont bien plus que de simples points d'arrêt, elles constituent les interfaces vitales entre les réseaux européens à grande vitesse eux-mêmes et/ou les mobilités du quotidien. À ce titre, leur développement et leur financement, via le Mécanisme d'Interconnexion Européen, conditionne directement la fluidité, l'accessibilité et l'attractivité des services ferroviaires à grande vitesse.

- **L'UTPF constate qu'un réseau à grande vitesse n'est performant qu'avec une offre de services ferroviaires compétitive.**

Le développement de ces services repose sur plusieurs conditions : un cadre harmonisé d'accès au réseau, un dispositif incitatif pour la desserte des territoires, la disponibilité d'installations de maintenance, ainsi qu'une interopérabilité renforcée du matériel roulant. Tous ces éléments doivent être traités de manière cohérente au niveau européen pour garantir un fonctionnement efficace et durable du système.

- **L'UTPF rappelle que la grande vitesse ne peut être un objectif en soi, mais doit s'inscrire dans une vision globale de la mobilité.**

Le succès du réseau à grande vitesse repose sur son articulation avec les transports du quotidien : réseaux régionaux, périurbains et urbains. Sans cette complémentarité, le risque est de créer des infrastructures isolées, non connectées entre elles et inaccessibles pour une partie de la population. L'UTPF appelle donc à ce que le futur réseau européen à grande vitesse s'articule bien avec ces réseaux essentiels, garants d'une mobilité équitable et véritablement durable.

En résumé, **L'UTPF soutient pleinement l'ambition européenne de développer un réseau ferroviaire à grande vitesse sans rupture, à laquelle doit s'inscrire une approche globale, complémentaire du réseau existant et interconnectée aux transports du quotidien.** Pour concrétiser cette vision, un financement européen renforcé via le MIE est indispensable afin de moderniser les infrastructures, soutenir les nœuds urbains, garantir l'interopérabilité et permettre le développement de services durables et accessibles, sans pour autant négliger les autres

priorités ferroviaires du RTE-T. Enfin, le succès de cette ambition repose sur une coordination étroite entre tous les acteurs, États membres, autorités locales, gestionnaires d'infrastructure et opérateurs, autour d'un cadre européen clair pour garantir la cohérence des projets à travers l'Europe et permettre à chaque territoire de bénéficier pleinement du potentiel offert par la grande vitesse.

Les besoins pour développer un réseau à grande vitesse

Face aux discussions sur l'objectif de relier l'Europe par le transport ferroviaire à grande vitesse, l'UTPF souligne que ce plan de développement de nouvelles lignes à grande vitesse, doit impérativement s'inscrire dans une logique de complémentarité avec le réseau existant, s'appuyer sur des mécanismes de financement robustes, et intégrer pleinement les infrastructures d'accueil comme les gares, tout autant que les centres de maintenance des matériels roulants.

L'impératif de renforcer le réseau existant

L'UTPF rappelle que **la mise en place d'un nouveau réseau ferroviaire à grande vitesse ne doit en aucun cas se réaliser au détriment de régénération et de la modernisation du réseau ferroviaire existant**. Le développement de nouvelles lignes à grande vitesse constitue une avancée majeure pour atteindre les objectifs ambitieux fixés par le *Green Deal*, mais ces objectifs nécessitent impérativement un réseau existant robuste, modernisé et pleinement interopérable.

L'UTPF estime par ailleurs que **le réseau existant dispose encore d'un potentiel important de croissance**, à travers une amélioration des infrastructures permettant d'augmenter la fréquence des services ferroviaires. C'est précisément cette capacité accrue en fréquence et en qualité de service qui rendra le ferroviaire compétitif face à l'aérien, notamment sur les moyennes et longues distances.

Pour ce faire, **le réseau ferroviaire européen actuel requiert en effet des investissements massifs** pour améliorer ses performances, sa capacité d'accueil, et garantir une interopérabilité fluide à travers les frontières. La modernisation de l'infrastructure existante, notamment par le déploiement généralisé du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS), est essentielle pour répondre à la croissance attendue du trafic ferroviaire et atteindre les ambitions environnementales européennes. Selon le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures de décembre 2022, entre 15 et 20 milliards d'euros sont nécessaires pour parvenir à un déploiement de l'ERTMS uniquement sur le réseau central français. Par ailleurs, l'achèvement complet du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) représente des besoins financiers colossaux, évalués par la Commission européenne à 500 milliards d'euros pour le réseau central d'ici 2030⁹, et jusqu'à 1 500 milliards d'euros pour l'ensemble du réseau global d'ici 2050¹⁰.

Il est donc crucial de **préserver les financements dédiés à l'entretien et à l'amélioration du réseau existant et à son développement**. Une infrastructure ferroviaire performante et fiable est indispensable pour assurer une mobilité durable, efficace et inclusive sur l'ensemble du territoire européen.

⁹ *Etude d'impact accompagnant la proposition de règlement pour le développement du RTE-T*, Commission européenne, SWD(2021) 472 final.

¹⁰ *Ibid*

L'UTPF alerte également sur l'impératif de sanctuariser des financements **pour renforcer la résilience des infrastructures de transport existantes au changement climatique**. En effet, selon une étude à venir, mentionnée par le commissaire Tzitzikostas, sur les principaux risques pour le RTE-T et les besoins et coûts d'adaptation correspondants, il est évalué « un déficit d'investissement de 70 milliards d'euros pour adapter le RTE-T aux conditions de réchauffement de 2050 ». Il ne faut donc pas que la construction de nouvelles lignes vienne mettre en danger les existantes.

S'assurer de mécanismes de financement robuste

Pour accompagner efficacement le développement d'un réseau ferroviaire européen à grande vitesse, il est indispensable de disposer de mécanismes de financement solides et pérennes. Dans cette optique, l'UTPF insiste sur **l'importance des subventions directes, en particulier via le Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE)**. Le maintien et le renforcement du MIE sont essentiels pour garantir un financement adéquat des infrastructures ferroviaires stratégiques, tout en assurant la réalisation des objectifs ambitieux fixés par le réseau transeuropéen de transport.

À ce titre, il est **primordial d'augmenter significativement l'enveloppe budgétaire du MIE-Transport**. Un financement robuste à travers ce mécanisme est nécessaire pour **éviter que les investissements dans de nouvelles lignes à grande vitesse ne se fassent au détriment des investissements tout aussi cruciaux pour le réseau existant**. L'UTPF rappelle que les écarts de financement déjà constatés ralentissent ou empêchent la réalisation de projets essentiels, notamment ceux liés à la modernisation du réseau ferroviaire existant et au déploiement de l'ERTMS. En effet, en 2020, l'UE ne cofinçait que 8% des dépenses totales en infrastructures ferroviaires, ce qui reste insuffisant pour répondre aux objectifs stratégiques du RTE-T¹¹.

L'UTPF souligne que le développement d'un réseau ferroviaire européen à grande vitesse ne saurait se faire sans une ambition budgétaire renforcée. **Le succès du développement d'un réseau ferroviaire européen à grande vitesse repose sur une capacité accrue du MIE à soutenir les projets structurants**. Aujourd'hui, la très forte sursouscription des appels à projets, avec parfois 3 à 4 candidatures pour un seul projet financé démontre l'intérêt du secteur. Pour conforter cette dynamique, l'UTPF appelle à une augmentation significative de l'enveloppe MIE-Transport, seule à même de garantir l'aboutissement des projets d'interconnexion essentiels à la cohésion et à la compétitivité européenne.

Par ailleurs, au-delà du soutien européen direct, il convient de **considérer et d'encourager d'autres formes de financement complémentaires**. Ainsi, **les partenariats public-privé (PPP) ou encore les financements via la Banque Européenne d'Investissement (BEI)** doivent être étudiés en détail et adaptés aux spécificités des projets concernés. Ces mécanismes doivent être employés en complémentarité des financements européens pour répondre à l'ampleur des besoins financiers.

En somme, **une combinaison stratégique de mécanismes de financement robustes et diversifiés est indispensable** pour garantir l'atteinte des objectifs européens ambitieux en matière de développement du ferroviaire à grande vitesse et de modernisation des infrastructures existantes.

¹¹ Huitième rapport de suivi sur l'évolution du marché ferroviaire, Commission européenne, COM(2023) 510 final.

La nécessité d'accompagner le développement des nœuds urbains et des gares

Afin de « faciliter la connectivité ferroviaire transfrontalière sans rupture »¹², il est essentiel de prendre en compte un obstacle majeur souvent négligé : **l'articulation entre les lignes à grande vitesse et les nœuds urbains, notamment les gares en tant que pôles multimodaux**. En effet, une véritable interopérabilité et continuité du transport ferroviaire à grande vitesse ne pourront être atteintes que si les infrastructures des nœuds urbains, des gares et des pôles multimodaux bénéficient également d'un développement et d'une modernisation adéquats.

Les gares jouent un rôle stratégique crucial en tant **que points de jonction essentiels pour assurer une mobilité fluide et efficace**. Pour cela, elles doivent être pensées et financées comme de véritables pôles multimodaux capables d'accueillir et de connecter efficacement divers modes de transport. En outre, il convient d'éviter que les gares deviennent des goulots d'étranglements, incapables d'accueillir l'augmentation des trafics générée par des nouvelles lignes à grande vitesse, ou de la permettre au détriment des transports du quotidien ou du fret. Cela requiert des **investissements importants pour étendre leurs capacités, améliorer leur accessibilité et assurer leur intermodalité**.

À ce propos, l'UTPF insiste sur **la nécessité d'augmenter les financements européens alloués spécifiquement aux gares et aux pôles multimodaux**, notamment via le MIE. Ces financements devront inclure non seulement les études mais également les travaux nécessaires à la modernisation et à l'expansion des infrastructures existantes. Ainsi, les pôles multimodaux pourront pleinement jouer leur rôle d'articulation essentielle entre les réseaux locaux, régionaux et les grandes lignes européennes, garantissant ainsi une mobilité véritablement intégrée et durable sur l'ensemble du territoire européen.

Plus largement, l'investissement dans les nœuds urbains est stratégique pour assurer un principe de continuité intermodale. Sur une grande partie du réseau RTE-T, les changements de lignes à grande vitesse obligent les passagers à changer de gare et ainsi devoir traverser un nœud urbain. Ces changements peuvent générer des « *painpoints* » qui entravent la qualité générale et le temps des déplacements intermodaux et peuvent décourager l'utilisation des options les plus durables pour les déplacements longues distance.

Les besoins pour développer des services ferroviaires à grande vitesse

Le développement d'un réseau européen de lignes à grande vitesse ne pourra pas se concrétiser sans un cadre adapté au déploiement effectif des services ferroviaires. À ce titre, l'UTPF souligne plusieurs conditions essentielles à réunir pour permettre l'émergence et la pérennisation d'une offre compétitive, diversifiée et accessible à tous. Qu'il s'agisse des modalités d'accès à l'infrastructure, des modèles économiques sous-jacents, de la disponibilité des installations stratégiques ou encore des outils d'interopérabilité et de distribution, chaque levier doit être activé pour garantir un bon fonctionnement au niveau européen.

¹² Appel à contributions pour une initiative - Relier l'Europe par le transport ferroviaire à grande vitesse, Commission européenne, 2025

Cadre incitatif pour l'accès au réseau

L'UTPF rappelle qu'il est indispensable, pour assurer un développement harmonieux et efficace du transport ferroviaire à grande vitesse en Europe, que les **principes d'ouverture à la concurrence soient appliqués de manière homogène dans tous les États membres.**

L'UTPF encourage ainsi la **mise en place de politiques tarifaires attractives**, telles que la réduction temporaire des péages d'accès, afin de **faciliter l'entrée de nouveaux opérateurs sur le marché**. C'est notamment le cas en France où les opérateurs entrant sur le marché bénéficient de réduction sur les péages pendant leur période d'intégration au réseau.

Parallèlement, **l'utilisation de contrats-cadres permet de sécuriser une partie de la capacité d'infrastructure**, tout en veillant à ce qu'ils ne limitent pas l'accès à de nouveaux acteurs, assurant ainsi un équilibre concurrentiel équitable.

Un dispositif incitatif pour la desserte de certains territoires

L'UTPF rappelle qu'il peut être important de **réfléchir à un dispositif économique pour inciter des opérateurs SLO grande vitesse à assurer des dessertes de gares importantes pour l'aménagement du territoire mais moins rentables.**

L'UTPF encourage la mise en place de mesures incitatives qui permettraient d'accroître l'intérêt économique des opérateurs pour ces liaisons vitales, contribuant ainsi à renforcer la cohésion territoriale.

L'impératif de développer des centres de maintenance

L'UTPF est persuadé que le succès à long terme des services ferroviaires à grande vitesse nécessite impérativement **la mise en place de nouvelles installations de maintenance**, facilement accessibles et stratégiquement situées à travers l'Europe.

L'accès à ces centres permettra d'alléger significativement les coûts opérationnels liés à ces activités très capitalistiques, facilitera la maintenance pour l'ensemble des opérateurs et favorisera ainsi une concurrence saine et diversifiée sur le marché ferroviaire européen.

Un développement lié à une interopérabilité du matériel roulant

L'UTPF rappelle que l'expansion des services ferroviaires européens à grande vitesse dépend étroitement de l'interopérabilité du matériel roulant à travers les réseaux nationaux.

Au lieu de créer des spécifications techniques distinctes pour la grande vitesse, l'UTPF recommande de **renforcer les Spécifications Techniques d'Interopérabilité (STI) existantes en adoptant une approche modulaire**. Cette approche facilite le remplacement des composants indépendamment des fournisseurs, optimisant ainsi les coûts de maintenance et la gestion logistique des opérations internationales.

Par ailleurs, l'UTPF signale **l'importance d'améliorer sensiblement le processus d'homologation et d'autorisation du matériel roulant**, afin de permettre une mise en service rapide et rationnelle des nouveaux véhicules, réduisant considérablement les coûts et les délais pour les entreprises ferroviaires.

Faciliter la distribution et la billetterie à l'échelle européenne

L'UTPF rappelle que l'investissement dans l'infrastructure et le matériel roulant doit rester la priorité centrale. La billetterie et la distribution de manière générale permettent certes d'inciter les utilisateurs à opter pour le rail mais elles ne feront que refléter l'offre existante. Ainsi, *de facto* son développement ne peut pas se faire au détriment du développement de l'offre ferroviaire.

Ce faisant, **le secteur ferroviaire européen est déjà pleinement investi dans les travaux liés aux initiatives MDMS/SDBTR** et joue un rôle moteur en matière d'innovation dans ce domaine.

L'impératif de ne pas oublier les transports du quotidien

L'UTPF estime qu'il est fondamental de **considérer le transport à grande vitesse non pas comme une fin en soi, mais comme un élément essentiel au sein d'un écosystème de mobilité plus large.** À cet égard, l'UTPF souligne avec insistance **l'importance de ne pas négliger les transports du quotidien, indispensables pour assurer une véritable cohésion sociale et territoriale.**

L'UTPF rappelle que les services ferroviaires à grande vitesse doivent impérativement être articulés avec les réseaux de mobilité régionaux, péri-urbains et urbains pour en garantir l'efficacité et l'accessibilité. **Sans une connexion fluide et fiable à ces réseaux, les infrastructures à grande vitesse risquent de devenir isolées,** créant des « enclaves territoriales » au lieu d'offrir une solution de mobilité globale, durable et inclusive. L'objectif premier d'un réseau ferroviaire européen performant doit être de favoriser un report modal effectif de la voiture individuelle vers les transports collectifs, et cela ne peut se réaliser qu'avec une intégration forte et cohérente des différents services de transport.

À ce titre, **la réussite des lignes à grande vitesse repose largement sur l'existence de réseaux régionaux et locaux robustes et efficaces qui l'alimentent.** Les connexions régionales, péri-urbaines et urbaines sont essentielles pour maximiser l'attractivité des services ferroviaires rapides auprès d'un large public, en évitant un recours massif à la voiture individuelle qui annulerait une grande partie des bénéfices environnementaux escomptés.

L'UTPF appelle donc la Commission européenne à **ne pas négliger les investissements vers l'amélioration des réseaux existants en complémentarité avec les infrastructures à grande vitesse,** assurant ainsi une offre de transport complète et cohérente. Ce faisant, le MIE doit mieux prendre en compte les nœuds urbains et les pôles multimodaux, véritables clés de voûte d'un réseau interconnecté efficace et accessible à tous, y compris aux populations les plus vulnérables.

Nous alertons également sur la **nécessité de prévenir l'apparition de nouvelles fractures sociales et territoriales** qui pourraient résulter d'un développement mal équilibré des infrastructures ferroviaires à grande vitesse. Il est impératif que **chaque nouvelle ligne ou station soit pensée dès sa conception comme un maillon d'un système intermodal**, associée à des études d'impact social précises afin d'assurer un accès équitable à l'ensemble des usagers potentiels.

Ainsi, en combinant grande vitesse et transports du quotidien, l'Europe pourra concrétiser son ambition « d'un réseau ferroviaire à grande vitesse transfrontière sans rupture dans l'UE ».¹³

Florence Sautejeau
Déléguée générale de l'UTPF
fsautejeau@utpf-mobilites.fr
+33 (0)1 48 74 73 67

Jean-Philippe Peuziat
Directeur du département des
Affaires publiques
jppeuziat@utpf-mobilites.fr
+33 (0)1 48 74 73 49

Arthur Marsande
Chargé de mission
Affaires européennes
amarsande@utpf-mobilites.fr
+33 (0) 7 87 24 02 83

¹³ Appel à contributions pour une initiative - Relier l'Europe par le transport ferroviaire à grande vitesse, Commission européenne, 2025