



Communiqué de presse

Luxembourg, le 26 juin 2018

Selon la Cour des comptes européenne, il n'existe pas de plan réaliste à long terme concernant le réseau ferroviaire à grande vitesse de l'UE, qui est fragmenté et inefficace

D'après un nouveau rapport de la Cour des comptes européenne, le plan à long terme actuel de l'UE concernant le réseau ferroviaire à grande vitesse a peu de chances d'être réalisé, et il n'existe pas d'approche stratégique solide dans ce domaine à l'échelle de l'Union. Selon les auditeurs, le réseau ferroviaire à grande vitesse européen n'est qu'un ensemble fragmenté de lignes nationales insuffisamment coordonnées entre les pays. Planifiées et construites isolément par les différents États membres, celles-ci sont mal reliées entre elles. La Commission ne dispose d'aucun instrument juridique ni d'aucun pouvoir décisionnel qui lui permettent de s'assurer que les États membres progressent rapidement vers l'achèvement du réseau central.

Depuis 2000, l'UE a fourni 23,7 milliards d'euros de cofinancement en vue de soutenir les investissements dans les lignes ferroviaires à grande vitesse. Les auditeurs se sont rendus dans six États membres (la France, l'Espagne, l'Italie, l'Allemagne, le Portugal et l'Autriche) et ont analysé les dépenses consacrées à plus de 5 000 km de lignes à grande vitesse, soit environ 50 % de l'ensemble du réseau de l'UE. Ils ont constaté que, bien que la longueur des réseaux ferroviaires à grande vitesse soit en hausse, l'objectif de l'UE visant à multiplier par trois le nombre de kilomètres de lignes ferroviaires à grande vitesse (pour atteindre 30 000 km) d'ici 2030 ne sera pas atteint.

«Les lignes nationales existantes sont mal reliées entre elles et forment un ensemble inefficace et fragmenté», a déclaré M. Oskar Herics, le Membre de la Cour des comptes européenne responsable du rapport. «Les lignes à grande vitesse qui traversent les frontières nationales ne figurent pas parmi les priorités des États membres en matière de construction, et la Commission ne dispose d'aucun pouvoir pour imposer le respect de la mise en œuvre de ces projets. Cela signifie que la valeur ajoutée du cofinancement de l'UE est faible.»

La décision de construire des lignes à grande vitesse repose souvent sur des considérations politiques, et l'on a rarement recours à des analyses coûts-avantages pour étayer des décisions présentant un bon rapport coût-efficacité. Dans bien des cas, les trains circulent sur des lignes à très grande vitesse à des vitesses moyennes nettement inférieures (45 % seulement de la vitesse maximale) à celles pour lesquelles

L'objectif de ce communiqué de presse est de présenter les principaux messages du rapport spécial adopté par la Cour des comptes européenne.

Celui-ci est disponible dans son intégralité sur le site www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – Porte-parole

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – Attaché de presse

T: (+352) 4398 45410

M: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

E: press@eca.europa.eu

@EUAuditors

eca.europa.eu

ces lignes ont été conçues. La vitesse moyenne est si largement inférieure à la vitesse de conception qu'il est permis de se demander si la bonne gestion financière est assurée, soulignent les auditeurs.

Les infrastructures ferroviaires à grande vitesse sont onéreuses: en moyenne, les lignes auditées coûtent 25 millions d'euros par kilomètre. Quatre des dix lignes coûteront plus de 100 millions d'euros par minute économisée. Le chiffre le plus élevé concerne la ligne Stuttgart-Munich, qui coûtera 369 millions d'euros par minute économisée. D'autre part, prendre dûment en considération la solution alternative consistant à aménager les lignes conventionnelles pourrait permettre d'économiser des milliards d'euros.

Les dépassements de coûts et les retards étaient la norme plutôt que l'exception. Les dépassements de coûts pour les investissements dans le transport ferroviaire à grande vitesse n'ont pas de répercussion sur le budget de l'UE, le montant cofinancé étant plafonné et ces dépassements étant à la charge des budgets nationaux. Les dépassements de coûts cumulés pour les projets et les lignes examinés s'élevaient à 5,7 milliards d'euros pour les premiers et à 25,1 milliards d'euros pour les seconds. Sur les 30 projets que nous avons examinés, huit ont été retardés d'au moins un an, et cinq lignes sur dix ont connu des retards de plus de dix ans.

Les auditeurs déclarent que selon les critères de référence, une ligne à grande vitesse devrait, en principe, transporter neuf millions de voyageurs par an pour être rentable. Toutefois, pour trois des sept lignes achevées que nous avons auditées, le nombre de voyageurs transportés était nettement inférieur. Il existe donc un risque élevé que, pour ces lignes, les fonds de l'UE d'un montant de 2,7 millions d'euros aient été dépensés de manière inefficace. En outre, pour neuf des 14 lignes et liaisons transfrontalières auditées, trop peu de voyageurs potentiels résidaient dans leurs zones d'attraction pour qu'elles soient rentables.

En 2010, les auditeurs avaient déjà demandé que des mesures urgentes soient prises afin de lever tous les obstacles techniques, administratifs et autres à l'interopérabilité ferroviaire. Or ils ont constaté que ces obstacles persistent en 2018, ce qui empêche les opérations ferroviaires transfrontalières à grande vitesse d'être véritablement fluides et compétitives. Le marché du transport ferroviaire de voyageurs n'est pas encore ouvert en France et en Espagne. En Italie et, dans une moindre mesure, en Autriche, où il existe une concurrence entre les opérateurs, les services étaient plus fréquents et de meilleure qualité, tandis que les prix des billets étaient moins élevés. L'efficacité globale des services à grande vitesse serait renforcée par l'introduction de systèmes de billetterie intégrés ainsi que par l'amélioration des liaisons et de l'accessibilité des gares.

La Cour des comptes européenne recommande à la Commission européenne:

- de procéder à une planification réaliste à long terme;
- de définir, avec les États membres, les tronçons stratégiques clés devant être mis en place en priorité, tout en réalisant une évaluation des besoins concernant les lignes à très grande vitesse et en prévoyant un suivi étroit et des pouvoirs exécutives aptes à garantir le respect des engagements pris en vue de l'achèvement du réseau ferroviaire central à grande vitesse de l'UE;
- d'établir un lien entre le cofinancement de l'UE et les projets stratégiques prioritaires retenus, la concurrence réelle entre les opérateurs et l'obtention de résultats;
- de simplifier les procédures d'appel d'offres concernant des constructions transfrontalières, d'avoir recours aux guichets uniques pour les diverses formalités et de supprimer tous les obstacles administratifs et réglementaires qui continuent à entraver l'interopérabilité;

- d'améliorer la fluidité des opérations ferroviaires à grande vitesse pour les voyageurs grâce, par exemple, à la billetterie électronique et à la simplification des redevances d'accès aux voies.

Remarques à l'intention des journalistes

La Cour des comptes européenne présente ses rapports spéciaux au Parlement européen et au Conseil de l'UE, ainsi qu'à d'autres parties intéressées telles que les parlements nationaux, les acteurs de l'industrie et des représentants de la société civile. La grande majorité des recommandations formulées dans nos rapports sont mises en œuvre. Le niveau élevé d'acceptation de ces recommandations témoigne des avantages apportés par nos travaux aux citoyens de l'UE.

Le rapport spécial n° 19/2018 intitulé «Réseau ferroviaire à grande vitesse européen: fragmenté et inefficace, il est loin d'être une réalité» est disponible en anglais sur le site web de la Cour (eca.europa.eu) et le sera prochainement dans d'autres langues.