



RÉPONSES DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

AU RAPPORT SPÉCIAL DE LA COUR DES COMPTES EUROPÉENNE

**sur les infrastructures de transport de l'UE
(actualisation du rapport spécial 10/2020 de
la Cour)**

Le présent document expose, conformément à l'article 265 du [règlement financier](#), les réponses de la Commission européenne aux observations d'un rapport spécial de la Cour des comptes européenne. Ces réponses doivent être publiées par la Cour des comptes européenne en même temps que le rapport spécial lui-même.

La Commission européenne accueille avec satisfaction la mise à jour du rapport spécial 2020 de la Cour des comptes européenne sur les infrastructures de transport de l'UE. L'achèvement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), dont ces projets font partie, figure en tête des priorités de la Commission. Cet engagement se reflète dans le [règlement RTE-T](#) récemment révisé, adopté en 2024. Comme l'indique le rapport actualisé de la Cour des comptes européenne, de nouvelles dispositions juridiques ont été introduites afin de renforcer la supervision, par la Commission, de la mise en œuvre du réseau et de donner suite aux problèmes signalés et aux recommandations formulées dans le rapport de 2020.

Le règlement RTE-T de 2024 renforce les capacités de supervision de la Commission, étendant le champ d'application des actes d'exécution à chacun des neuf corridors de transport européens, et non plus seulement aux tronçons transfrontaliers. Cette mesure améliore la planification et l'exécution des projets en s'attaquant aux principaux problèmes de coordination transfrontalière, l'objectif final étant de mener à bien les projets dans les délais impartis. Le nouveau règlement RTE-T prévoit également une exigence renforcée pour les États membres d'aligner leurs plans nationaux de transport et d'investissement sur les objectifs du RTE-T. En outre, la [directive sur la rationalisation](#) adoptée en 2021 après la publication du premier rapport d'audit simplifie les procédures d'octroi d'autorisation en désignant un point de contact unique pour les promoteurs de projet, en réduisant au minimum les obstacles bureaucratiques et en fixant un calendrier précis pour la prise de décision. La combinaison de ces instruments législatifs introduit des dispositions de gouvernance renforcées, essentielles pour une mise en œuvre plus efficace et mieux coordonnée des projets, une efficacité opérationnelle accrue et un meilleur alignement des priorités nationales sur les objectifs de l'UE en matière de développement des infrastructures et d'achèvement du [réseau RTE-T](#).

La Commission note que le rapport actualisé fournit des informations utiles sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre des projets examinés et met en évidence les défis actuels qui nécessitent une attention particulière. La Commission tient toutefois à souligner les observations suivantes:

- Des chocs extérieurs majeurs, notamment la pandémie de COVID-19 et la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine, ont fortement perturbé les calendriers des projets, les chaînes d'approvisionnement, les capacités de construction, la disponibilité de la main-d'œuvre et les coûts des matériaux. Ces événements sans précédent ont eu une incidence significative sur la plupart des projets d'infrastructure à grande échelle dans l'ensemble de l'UE, y compris les projets examinés. La Commission estime que ces facteurs sont essentiels pour bien comprendre le contexte dans lequel les augmentations de coûts et les retards se sont produits.
- Malgré ce contexte inédit, la Commission souligne avec force que les estimations de coûts de la moitié des projets examinés sont restées stables, voire inférieures à celles figurant dans le rapport spécial 10/2020 de la Cour des comptes européenne.
- Les retards sont calculés par rapport à l'année de mise en service initialement estimée, qui, dans plusieurs cas, est antérieure à l'adoption du [règlement RTE-T de 2013](#) et ne tient pas compte des modifications apportées au périmètre des projets. Selon la Commission, l'échéance légale pour l'achèvement du réseau central RTE-T, fixée à 2030 par le règlement RTE-T, constitue le calendrier réglementaire à l'aune duquel les retards devraient être estimés. La Commission considère également que les estimations fondées sur les études de faisabilité achevées permettraient de garantir que tous les facteurs pertinents inclus dans les chiffres (par exemple, en ce qui concerne le choix approprié de l'itinéraire ou l'ingénierie contractuelle) soient dûment pris en compte.
- La révision de 2024 du règlement RTE-T a également introduit de nouvelles exigences en matière d'infrastructures et mis à jour les exigences existantes, avec des répercussions sur le périmètre des projets. De plus, elle a introduit des éléments clés visant à intégrer la mobilité militaire dans la politique européenne des transports, faisant ainsi évoluer le

réseau transeuropéen de transport vers un réseau en grande partie à double usage. Cela nécessite d'améliorer la capacité des infrastructures de transport à tenir compte du poids, de la taille et du volume des mouvements militaires en Europe.

La Commission souhaite souligner un autre facteur important, à savoir l'évolution perpétuelle du cadre réglementaire. Les projets doivent constamment être adaptés aux réglementations, normes et standards les plus récents (même pendant la construction), par exemple en matière de sécurité des infrastructures ou de législation du travail, ce qui contribue également à l'augmentation des coûts.

La Commission fait toutefois observer que des progrès satisfaisants ont été réalisés en vue de l'achèvement du réseau central du RTE-T, grâce au travail des États membres et des gestionnaires d'infrastructure, ainsi qu'au soutien de la Commission.

Par exemple, la ligne ferroviaire E59 est une infrastructure déjà existante et opérationnelle. Aucun projet entièrement nouveau n'est prévu pour la ligne E59, qui fait uniquement l'objet d'une modernisation. La Commission prévoit que ces travaux de modernisation seront achevés d'ici 2030 et que les exigences du RTE-T seront respectées. La Commission reconnaît qu'il existe des risques de retards dans la construction de certaines infrastructures de transport phares ou de leurs infrastructures auxiliaires. Toutefois, cela ne compromettra pas le bon fonctionnement des tronçons déjà opérationnels de cette ligne ni de ceux qui le seront en 2030.

Les projets de transport transfrontaliers sont par nature complexes et nécessitent une coopération constante entre les États membres. Néanmoins, bon nombre des projets RTE-T concernés devraient être achevés d'ici 2030 ou autour de cette date. Ces projets génèrent une forte valeur ajoutée européenne en améliorant la connectivité, en soutenant l'intégration économique et en renforçant le marché intérieur.

Leur réalisation dans les délais impartis dépend non seulement des efforts techniques et administratifs déployés au niveau national, mais aussi du soutien politique et financier continu de l'UE. À cet égard, des instruments tels que le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE 3), élément du prochain cadre financier pluriannuel (CFP) 2028-2034, sont essentiels. Il est essentiel de garantir un financement adéquat et prévisible pour permettre une planification stratégique, poursuivre les progrès et soutenir la mise en œuvre coordonnée des grands projets d'infrastructure dans l'ensemble de l'Union.