



Communiqué de presse

Luxembourg, le 25 novembre 2021

Développement des infrastructures de transport: l'UE au ralenti par rapport à d'autres pays

Ces dernières années, la Cour des comptes européenne a souvent mis en évidence des faiblesses au niveau de la réalisation des grands projets de transport dans l'UE. Mais où se situe donc l'UE par rapport à d'autres pays tels que l'Australie, le Canada ou encore les États-Unis? Pour le savoir, la Cour a procédé à une analyse comparative du cadre de l'UE avec celui de plusieurs autres pays pour la réalisation de ce type de projets. Si cette comparaison est rassurante sur certains aspects, elle l'est moins sur d'autres, comme la mise en œuvre des projets. Les auditeurs ont relevé, en particulier, que d'autres pays du globe gèrent beaucoup mieux l'épineuse question des retards.

À l'instar de la plupart des pays, l'UE s'est dotée d'une stratégie en matière d'infrastructures de transport. Mais celle de l'Union est unique: parmi les stratégies examinées, elle est la seule à fixer une date butoir pour l'achèvement d'un réseau transfrontalier entier. Les auditeurs ont cependant constaté que, par le passé, les objectifs stratégiques de l'UE en matière de transports – notamment l'achèvement du réseau central du RTE-T d'ici à 2030 – étaient trop ambitieux et qu'ils ne se traduisaient pas toujours par des résultats concrets. À titre d'exemple, l'objectif visant à tripler la longueur du réseau ferroviaire à grande vitesse de l'UE a peu de chances d'être réalisé dans les délais.

Les auditeurs soulignent également que des analyses coûts-avantages appropriées font souvent défaut lors de la sélection des projets, avec pour corollaire le risque qu'un cofinancement de l'UE soit accordé alors que les coûts socio-économiques du projet sont susceptibles d'être supérieurs à ses avantages, comme cela a été le cas d'un tronçon ferroviaire à grande vitesse en France. À l'inverse, tous les pays examinés recourent systématiquement à des analyses coûts-avantages solides et détaillées pour étayer et améliorer la prise de décision.

«L'UE s'emploie à mettre sur pied un réseau global d'infrastructures de transport dans toute l'Europe», a déclaré M^{me} Annemie Turtelboom, la Membre de la Cour des comptes européenne responsable du document d'analyse. «Alors qu'auparavant, nous accordions la même importance aux dépassements de coûts et aux retards, qui sont les deux grands obstacles à la réalisation de cet objectif, notre analyse comparative montre que l'UE est dans la norme sur la question des dépassements de coûts, mais qu'elle fait nettement moins bien que d'autres pays en ce qui concerne la réalisation des grands projets dans les délais prévus. Pour remédier à cela, nous pourrions nous inspirer des pratiques observées dans d'autres endroits du globe.»

L'objectif de ce communiqué de presse est de présenter les principaux messages du document d'analyse de la Cour des comptes européenne. Celui-ci est disponible dans son intégralité sur le site www.eca.europa.eu.

ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

E: press@eca.europa.eu @EUAuditors eca.europa.eu

Les auditeurs ont déjà souligné par le passé qu'il y avait un écart entre le coût estimé et le coût réel des grands projets dans l'UE, le dépassement budgétaire moyen étant supérieur à 2 milliards d'euros par projet, soit une hausse de 47 % par rapport aux estimations de départ. L'analyse de la Cour a toutefois permis de constater que les dépassements de coûts ne sont pas propres à l'UE, mais qu'ils sont assez répandus dans le secteur des infrastructures de transport ailleurs dans le monde. Et les dépassements de coûts observés pour les projets de transport cofinancés par l'Union que nous avons examinés ne sont pas supérieurs à la moyenne mondiale – du moins jusqu'ici, car lesdits projets ne sont pas encore terminés.

Par contre, les retards sont une (sinon «la») caractéristique qui distingue les projets de l'UE de ceux d'autres pays. L'année dernière, les auditeurs ont constaté que les grands projets d'infrastructures de transport accusaient des retards de 11 ans en moyenne. L'analyse laisse entendre que cela pourrait être dû aux priorités différentes, et parfois contradictoires, qu'ont l'UE et ses États membres, lesquels ont tendance à se concentrer sur leurs intérêts nationaux. Les États membres négligent donc souvent les tronçons transfrontaliers des projets sur lesquels sont concentrés les fonds de l'UE. Par exemple, l'Allemagne n'a pas considéré comme une priorité la construction de l'accès nord du tunnel de base du Brenner, alors que l'UE investissait déjà depuis 1986 dans ce projet, tout comme l'Autriche et l'Italie. L'UE pourrait s'inspirer des États-Unis, de la Suisse et de l'Australie dans le domaine de la coordination des projets.

De plus, une fois sélectionnés, les projets de l'UE restent exposés à de nombreuses incertitudes, concernant par exemple la délivrance de permis environnementaux et l'acceptation par les parties prenantes, également sources de retards. Ce type de difficultés est mieux anticipé dans d'autres régions du monde. Ainsi, l'acceptation par les parties prenantes est facilitée en Suisse, où les cantons concernés par un projet et les autres parties prenantes peuvent débattre toute question en lien avec celui-ci au sein de commissions consultatives. Il est dès lors moins probable que des procédures judiciaires viennent retarder la planification et la construction.

Les auditeurs avancent qu'un suivi systématique, fondé sur les risques, pourrait contribuer à réduire les retards – et les dépassements de coûts – enregistrés par les projets d'infrastructures de transport de l'UE. Un tel mécanisme existe aux États-Unis, où les projets considérés à haut risque font l'objet d'un suivi renforcé. À titre d'exemple, une augmentation de coûts supérieure à 2 % par an par rapport au budget estimé impose aux promoteurs de projets de faire davantage rapport au gouvernement et déclenche une surveillance accrue de la part de gestionnaires au niveau fédéral.

Enfin, les auditeurs relèvent qu'il n'existe aucune obligation légale, dans l'UE, de réaliser des évaluations ex post systématiques des grands projets de transport. Une évaluation de ce type n'a eu lieu qu'une seule fois (en 2007) et elle était uniquement centrée sur les indicateurs financiers, comme l'absorption des fonds de l'UE disponibles. Les États-Unis, la France et la Norvège suivent quant à eux une approche différente et effectuent systématiquement des évaluations ex post des projets.

Informations générales

Le présent document n'est pas un rapport d'audit, mais un document d'analyse reposant essentiellement sur des informations publiques et sur des renseignements recueillis spécialement à cet effet. Il vise à comparer le cadre de l'UE pour la réalisation de grands projets d'infrastructures de transport avec celui d'autre pays (l'Australie, le Canada, les États-Unis, la France, la Norvège et la Suisse) et à permettre ainsi de repérer des exemples de pratiques potentiellement utiles à la Commission européenne et aux décideurs politiques au moment de fournir la future aide de l'UE. Ce document est également un moyen de contribuer au réexamen actuellement en cours du règlement relatif au RTE-T.

Les six projets de transport de l'UE retenus pour l'analyse, qui bénéficient tous d'un cofinancement au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, sont les suivants: l'Y basque, le tunnel de base du Brenner, la liaison du Fehmarn Belt, la liaison ferroviaire Lyon-Turin, l'axe Rail Baltica et le canal Seine-Nord-Europe. Entre 2007 et 2020, l'UE a alloué plus de 109 milliards d'euros aux projets d'infrastructures de transport sur le RTE-T (sans distinction de taille).

Le document d'analyse de la Cour des comptes européenne intitulé «Le cadre de l'UE relatif aux grands projets d'infrastructures de transport – une comparaison internationale» est disponible sur le site internet de la Cour (eca.europa.eu) dans 23 langues de l'UE.

Ces dernières années, la Cour a publié plusieurs rapports d'audit concernant la politique des transports de l'UE, et notamment les [mégaprojets de transport de l'UE](#), le [réseau routier central de l'UE](#) et le [réseau ferroviaire à grande vitesse européen](#). La Cour a l'intention de publier l'an prochain un rapport sur le transport intermodal de marchandises.

Contact presse

Service de presse de la Cour: press@eca.europa.eu

- Vincent Bourgeois: vincent.bourgeois@eca.europa.eu - M: (+352) 691 551 502
- Claudia Spiti: claudia.spiti@eca.europa.eu - M: (+352) 691 553 547