



Mesures prises par la Cour des comptes européenne en raison de la pandémie de COVID-19.

En ces temps difficiles de pandémie de COVID-19, la Cour des comptes européenne a pris les mesures nécessaires pour pouvoir continuer, dans la mesure du possible, à assurer un service efficace en matière d'audit public dans l'UE et à produire en temps opportun des rapports d'audit, des avis et des documents d'analyse. Par ailleurs, nous exprimons notre gratitude à tous ceux qui œuvrent pour sauver des vies et luttent contre la pandémie, au Luxembourg, au sein de l'UE et dans le monde. Nous restons déterminés à soutenir la politique adoptée par le gouvernement luxembourgeois pour préserver la santé publique. Nous veillons à atténuer les effets de la crise sanitaire actuelle sur nos agents. Pour ce faire, nous avons pris des mesures de précaution visant à réduire au maximum les risques pour eux-mêmes et pour leur famille.

Communiqué de presse

Luxembourg, le 21 avril 2020

La réalisation du réseau routier de l'UE progresse lentement et les coûts d'entretien sont une préoccupation croissante, prévient la Cour des comptes européenne

Selon un nouveau rapport de la Cour des comptes européenne, le réseau central transeuropéen de transport (RTE-T), composé de voies rapides, prend de l'ampleur et donne des résultats positifs pour les usagers, tels que des temps de trajet réduits et une augmentation du nombre de kilomètres d'autoroute. Le financement accordé par l'UE et les actions de la Commission européenne ont contribué à l'obtention de ces résultats, mais la plupart des États membres d'Europe centrale et orientale accusent toujours un certain retard et quelque 400 km de nouvelles routes RTE-T seulement ont été achevés avec le soutien de l'UE depuis 2014. En outre, l'inachèvement de plusieurs tronçons transfrontaliers et le manque de coordination en matière d'infrastructures de stationnement et de carburants propres font obstacle à la fluidité des déplacements sur le réseau. De plus, le manque d'entretien de ce dernier par les États membres crée un risque pour l'état du réseau à long terme.

Le transport de passagers et de marchandises dans l'Union se fait principalement par les routes. D'ici à 2030, la Commission compte achever près de 50 000 km d'autoroutes et de voies rapides couvrant les neuf corridors centraux du réseau RTE-T et tous les principaux axes de circulation de l'UE. Depuis 2007, elle a octroyé aux États membres environ 78 milliards d'euros pour la

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 eca.europa.eu.

ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

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

construction de nouvelles routes et la modernisation de routes existantes, y compris quelque 40 milliards d'euros pour celles du réseau.

Les auditeurs ont évalué les progrès accomplis – et le rôle de la Commission – dans la réalisation de l'objectif consistant à mettre en place un réseau routier central RTE-T pleinement opérationnel. Ils ont également vérifié si les États membres contribuaient à l'entretien des routes et se sont pour cela rendus en Bulgarie, en Tchéquie, en Espagne et en Pologne.

«Les routes jouent un rôle important en ce qu'elles permettent de relier les régions et les pays de l'UE entre eux, favorisant ainsi leur activité, leur développement et leur croissance économiques» a déclaré M. Ladislav BALKO, le Membre de la Cour responsable du rapport. «Le réseau routier central de l'UE progresse, mais n'est pas encore pleinement opérationnel».

Environ 3 100 km d'autoroutes ont été construits entre 2007 et 2017 avec le soutien de l'UE, ce qui a permis de réduire la durée des trajets ainsi que de rendre ceux-ci plus sûrs et de meilleure qualité. Toutefois, sur les 2 000 km de nouvelles autoroutes prévues pour la période 2014-2020, moins de 400 km étaient achevés au moment de l'audit (fin 2019). Les auditeurs attirent l'attention sur l'écart entre le niveau de développement du réseau central dans les États membres d'Europe occidentale et dans ceux d'Europe centrale et orientale.

La Commission a joué un rôle stratégique majeur en ce qu'elle a donné la priorité à l'achèvement des axes routiers les plus importants: elle a introduit la notion de réseau central et de corridors dans les règlements de l'UE, a subordonné le financement à certaines conditions et a poussé les États membres à donner la priorité au réseau RTE-T dans leur planification. Ces derniers n'ont toutefois affecté au réseau central qu'un tiers du financement de l'UE disponible pour la période 2014-2020, alors que dans la plupart des États membres d'Europe centrale et orientale (qui sont les principaux bénéficiaires des Fonds structurels de l'UE) le degré d'achèvement du réseau était faible.

La Commission ne surveille pas toujours l'ensemble du réseau central et manque d'objectifs intermédiaires qui lui permettraient d'évaluer avec précision l'état d'avancement de ce dernier et de faire des prévisions fiables sur la probabilité de son achèvement d'ici à 2030. Ces faiblesses en matière de suivi, ainsi que la communication, à contretemps, de données non fiables par les États membres, compromettent la capacité de la Commission à prendre des mesures correctrices en temps utile, le cas échéant.

Les auditeurs préviennent que les budgets nationaux consacrés à l'entretien diminuent constamment au lieu d'augmenter en fonction du développement des infrastructures et du vieillissement des maillons essentiels. Bien que cela puisse avoir un impact sur l'achèvement total du réseau central d'ici à 2030, la Commission ne dispose pas d'outils pour vérifier si les États membres ont mis en place des systèmes robustes garantissant le bon entretien de leurs routes.

La Cour des comptes recommande à la Commission de donner la priorité aux investissements dans le réseau routier central, d'améliorer les dispositions en matière de suivi et de renforcer l'approche retenue pour faire en sorte que les États membres entretiennent ce réseau en expansion de manière satisfaisante.

Remarques à l'intention des journalistes

En 2013, lorsque le règlement RTE-T a été adopté, l'objectif était d'achever le réseau global d'ici à 2050, de manière à assurer la connectivité de toutes les régions de l'UE, et le réseau central d'ici à 2030. En 2016, après la compilation des données les plus récentes, le taux d'achèvement moyen des routes RTE-T du réseau central dans l'ensemble de l'UE s'élevait à 77 %. Au moment de l'audit, les taux pour les quatre États membres visités atteignaient 46 % en Bulgarie, environ 75 % en Pologne, quelque 78 % en Tchéquie et 100 % en Espagne.

Concernant les routes examinées pour cet audit, la plus forte augmentation du nombre de kilomètres construits (190 %, passant de 200 km à 580 km) et la réduction du temps de trajet la plus importante (8 %) entre 2012 et 2019 ont été constatées sur la route Tallinn-Vienne (comparativement aux routes Madrid-Varsovie, Bucarest-Paris et Burgas-Berlin). Selon l'OCDE, les dépenses moyennes des États membres pour l'entretien des routes ont baissé de près de moitié entre 2007 et 2017. Parmi les quatre États membres visités, l'Espagne est le seul où l'état du réseau est considéré comme globalement bon.

Le rapport spécial n° 9/2020 intitulé «Réseau routier central de l'UE: pas encore pleinement opérationnel, mais des temps de trajet réduits» est disponible dans 23 langues de l'UE sur le site internet de la Cour (eca.europa.eu). La Cour a déjà publié des rapports sur les transports [routier](#), [ferroviaire](#), [aérien](#), [maritime](#) et [fluvial](#). Elle a également consacré un numéro du [Journal de la Cour](#) à la question des transports et publiera prochainement un rapport sur les méga-infrastructures de transport financées par l'UE.

Contact presse pour ce rapport:

Damijan Fišer – E: damijan.fiser@eca.europa.eu T: (+352) 4398 510 / M: (+352) 621 55 22 24