

Infrastructures de transport de l'UE

Des retards persistants et des coûts en hausse, mais
un cadre de gouvernance renforcé pour l'avenir
(actualisation du rapport spécial 10/2020)



COUR DES
COMPTES
EUROPÉENNE

Table des matières

Points

01 - 06 | Principaux messages

01 - 04 | Pourquoi ce thème est-il important?

05 - 06 | Qu'avons-nous constaté?

07 - 33 | Nos observations en détail

07 - 20 | L'échéance de 2030 pour l'achèvement du réseau central du RTE-T ne sera pas respectée, et deux ITP font face à des surcoûts importants

09 - 12 | Les coûts ont encore considérablement augmenté pour deux ITP

13 - 20 | Le délai d'achèvement du réseau central fixé à 2030 ne sera pas respecté en raison de nouveaux retards

21 - 33 | La gouvernance a été récemment renforcée, alors que les dispositions juridiques préexistantes ont rarement été utilisées

24 | La Commission n'a eu recours qu'une seule fois aux leviers juridiques pour réagir aux retards dans l'achèvement du réseau

25 - 30 | Le règlement RTE-T de 2024 fournit à la Commission de nouveaux leviers juridiques pour superviser la mise en œuvre du réseau

31 - 33 | La plupart des recommandations de 2020 acceptées par la Commission ont été mises en œuvre

Annexes

Annexe I – À propos de l'audit

Annexe II – Principales modifications introduites par le règlement RTE-T de 2024

Annexe III – Suivi des recommandations formulées par la Cour dans le rapport spécial 10/2020

Abréviations

Glossaire

Réponses de la Commission

Calendrier

L'équipe d'audit

01

Principaux messages

Pourquoi ce thème est-il important?

- 01** Le [réseau transeuropéen de transport \(RTE-T\)](#) est l'épine dorsale du réseau européen de transport routier, ferroviaire, fluvial, maritime et aérien. Les mégaprojets, vastes projets de transport souvent transfrontaliers, sont essentiels pour parvenir à combler les lacunes du réseau, supprimer les goulets d'étranglement et faciliter la mobilité transfrontalière.
- 02** En 2020, nous avons publié un [rapport spécial](#)¹ évaluant le rôle de la Commission dans les mégaprojets du réseau RTE-T, y compris sous l'angle de leur cofinancement par l'UE. Ces mégaprojets sont ce que nous appelons des «infrastructures de transport phares» (ITP). Il s'agit d'infrastructures généralement mises en œuvre au moyen d'un ensemble de projets et d'actions de moindre envergure, qui bénéficient individuellement d'un cofinancement européen. Nous avons alors constaté que les ITP examinées souffraient de retards importants, d'augmentations des coûts, d'une mauvaise coordination entre les États membres et de faiblesses dans la supervision exercée par la Commission. Forts de ce constat, nous avons estimé que le délai de 2030 fixé pour l'achèvement du réseau central (les nœuds et chaînons du réseau de transport européen les plus importants d'un point de vue stratégique et à achever en priorité) était difficilement atteignable.

¹ [Rapport spécial 10/2020](#), «Infrastructures de transport de l'UE: accélérer la mise en œuvre des mégaprojets pour générer l'effet de réseau dans les délais prévus».

- 03** Depuis 2020, l'UE a connu de profonds bouleversements liés à la pandémie de COVID-19 et à la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine. Les huit ITP ont dû continuer à faire face aux mêmes difficultés, tout en s'adaptant à un cadre réglementaire en constante évolution. En outre, certaines d'entre elles ont rencontré des problèmes techniques imprévus, tels que des contraintes géologiques lors du creusement des tunnels, ce qui a entraîné des coûts et des retards supplémentaires.
- 04** L'objectif du présent rapport est d'actualiser les données et observations principales de notre [rapport spécial de 2020](#) afin d'informer les parties prenantes et le public des évolutions intervenues en cinq ans. Nous avons également examiné les progrès accomplis par la Commission dans la mise en œuvre des recommandations du rapport. De plus amples détails sur les objectifs de cet exercice et la méthodologie utilisée sont présentés à l'[annexe I](#).

Qu'avons-nous constaté?

- 05** Nous concluons que, depuis la publication de notre [rapport spécial en 2020](#), le coût cumulé des huit ITP examinées a encore augmenté. Cette hausse est principalement due à des augmentations significatives des coûts pour deux ITP, tandis que les six autres n'y ont contribué qu'à la marge (les coûts ont augmenté dans deux cas et diminué dans quatre autres). Nous avons également constaté des retards supplémentaires dans la mise en œuvre de cinq ITP. Étant donné qu'elles constituent des chaînons essentiels du réseau de transport, il apparaît désormais que l'échéance de 2030 pour l'achèvement du réseau central de l'UE ne sera pas respectée. Le [règlement RTE-T révisé](#), adopté en 2024, a introduit de nouvelles dispositions juridiques encadrant la supervision, par la Commission, de la mise en œuvre du réseau. Ces dispositions pourraient apporter des solutions à certains des problèmes signalés dans notre précédent rapport. Toutefois, il est encore trop tôt pour évaluer la manière dont elles seront appliquées en pratique. En tout état de cause, les changements concerneront principalement les projets lancés après les ITP que nous avons auditées à l'époque.
- 06** Afin de remédier aux lacunes relevées dans notre [rapport spécial de 2020](#), nous avons adressé à la Commission quatre recommandations, déclinées en douze sous-recommandations. Parmi celles-ci, la Commission a mis en œuvre, totalement ou partiellement, les six sous-recommandations qu'elle avait alors acceptées. Aucune mesure n'a été prise concernant les six sous-recommandations qu'elle avait rejetées.

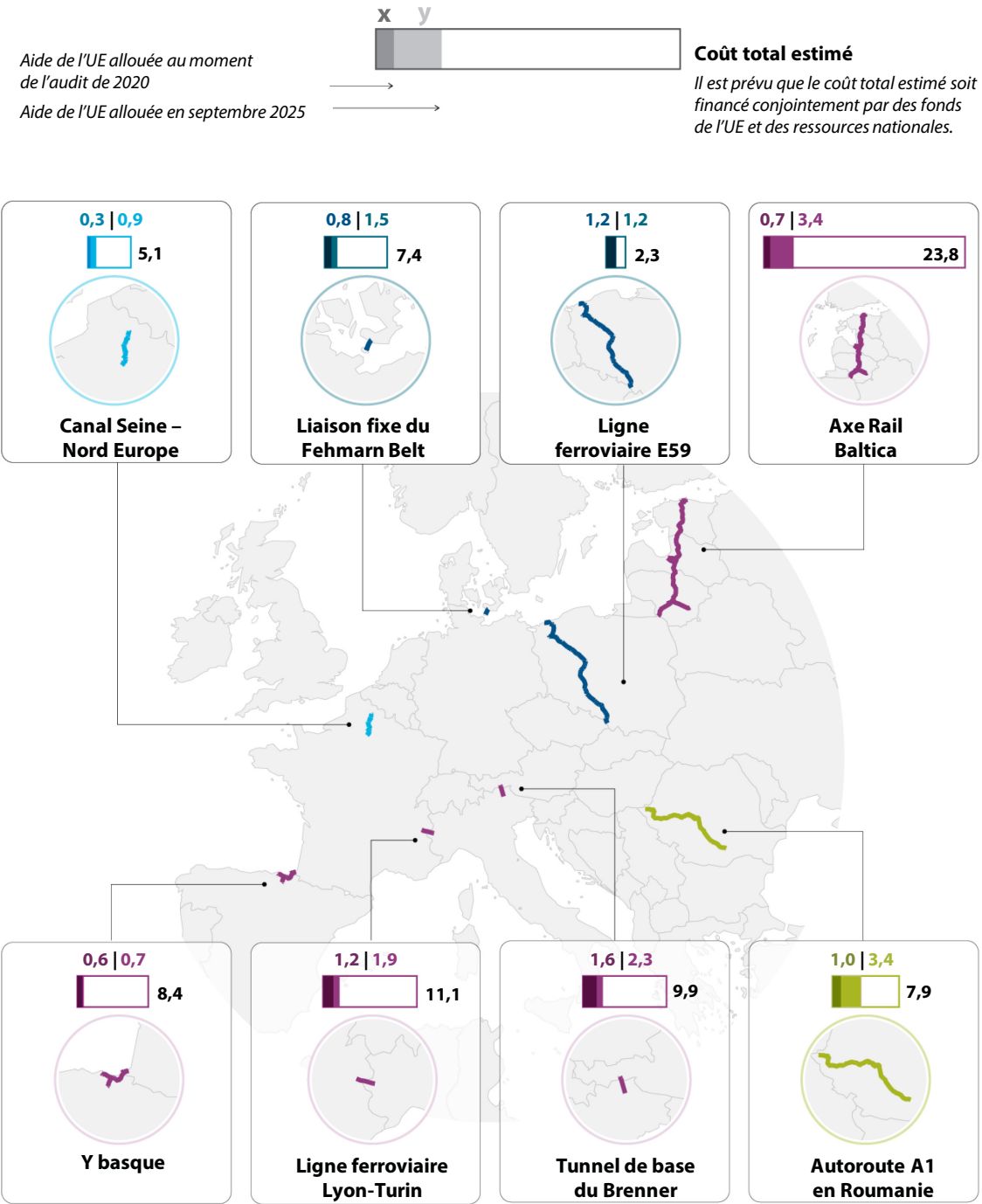
Nos observations en détail

L'échéance de 2030 pour l'achèvement du réseau central du RTE-T ne sera pas respectée, et deux ITP font face à des surcoûts importants

- 07** Nous avons actualisé les chiffres concernant le coût total estimé et le montant du cofinancement de l'UE² ([figure 1](#)) pour les huit infrastructures analysées dans notre [rapport spécial de 2020](#).

² Rapport spécial 10/2020, tableau 1.

Figure 1 | Coût total estimé et cofinancement alloué par l'UE aux huit ITP



Remarque: Tous les montants sont exprimés en milliards d'euros. Les coûts totaux correspondent aux dernières estimations officielles disponibles, qui n'ont pas nécessairement toutes la même année de référence.

La couleur des ITP symbolise le mode de transport concerné: violet pour le ferroviaire, bleu clair pour le fluvial, vert pour la route et bleu pour plusieurs modes de transport

Source: Cour des comptes européenne, sur la base d'informations transmises par la Commission, par les autorités nationales et par les promoteurs de projets.

- 08** Depuis notre [rapport spécial de 2020](#), la majorité des ITP auditées ont bénéficié de subventions supplémentaires, pour un montant total de 7,9 milliards d'euros. Cette augmentation du cofinancement européen ne découle pas automatiquement de la hausse du coût total de chaque infrastructure, étant donné qu'il n'est pas alloué sous la forme d'un pourcentage fixe de ce coût.

Les coûts ont encore considérablement augmenté pour deux ITP

- 09** Il n'est pas rare que le périmètre d'un mégaprojet évolue fortement entre la phase de conception initiale et le démarrage des travaux, voire en cours de réalisation. Ces changements, conjugués à une complexité inattendue du projet et à des imprévus (point [03](#)), entraînent souvent des hausses de coûts par rapport aux estimations initiales³. Dans notre [rapport spécial de 2020](#), nous avons fait état, pour les huit ITP, d'une augmentation globale des coûts réels (c'est-à-dire nets de l'inflation) de 47 % par rapport aux estimations initiales⁴.
- 10** Nous avons actualisé l'analyse des coûts pour refléter la situation en novembre 2025, à partir des informations fournies par les promoteurs de projets ([tableau 1](#)). Afin de permettre une comparaison avec notre [rapport spécial de 2020](#) et de tenir compte de l'inflation sur l'ensemble de la période de mise en œuvre, nous avons réindexé toutes les estimations de coûts sur les valeurs de 2019, sans prendre en compte le calendrier réel des paiements. Les chiffres présentés au [tableau 1](#) ne sont donc pas directement comparables avec ceux de la [figure 1](#).

³ Flyvbjerg, B., «What You Should Know About Megaprojects and Why: An Overview», *Project Management Journal*, 45, 2, avril/mai 2014, p. 9.

⁴ [Rapport spécial 10/2020](#), tableau 3.

Tableau 1 | Aperçu de l'évolution des coûts de chaque ITP (*en millions d'euros*)

Infrastructure de transport phare	Rapport spécial 10/2020		Situation en novembre 2025		
	Estimation initiale (en valeur de 2019) (a) ¹	Dernière estimation (en valeur de 2019) (b)	Estimation révisée (en valeur de 2019) (c)	Augmentation par rapport à l'estimation du RS 10/2020, en % (c/b – 1)	Augmentation par rapport à l'estimation initiale, en % (c/a – 1)
Axe Rail Baltica ²	4 648	7 000	18 189	+ 160 %	+ 291 %
Ligne ferroviaire Lyon-Turin	5 203	9 630	11 828	+ 23 %	+ 127 %
Tunnel de base du Brenner	5 972	8 492	8 373	– 1 %	+ 40 %
Liaison fixe du Fehmarn Belt ³	5 016	7 711	7 630	– 1 %	+ 52 %
Y basque	4 675	6 500	6 888	+ 6 %	+ 47 %
Canal Seine-Nord Europe	1 662	4 969	5 400	+ 9 %	+ 225 %
Autoroute A1	7 244	7 324	6 410	– 12 %	– 11 %
Ligne ferroviaire E59 ⁴	2 113	2 160	1 737	– 20 %	– 18 %
Total	36 533	53 786	66 455	--	--
Augmentation totale				+ 24 %	+ 82 %

Remarques:

Tous les montants ont été réindexés à la valeur de 2019 en utilisant le déflateur de prix approprié pour chaque année, issu de la [base de données AMECO](#) de la Commission.

¹ L'estimation initiale correspond à la première estimation disponible pour chaque ITP et peut traduire un périmètre ou un niveau de maturité de sa conception différent. À titre d'exemple, la ligne ferroviaire Lyon-Turin était au départ envisagée sous la forme d'un tunnel à une seule galerie, puis a été redessinée en tunnel à deux galeries; de même, l'estimation présentée pour le Canal Seine-Nord Europe a été établie avant la réalisation des études de faisabilité.

² L'estimation révisée correspond à l'achèvement complet de l'ITP d'ici à 2030. Le projet a depuis été scindé en plusieurs phases ([encadré 1](#)).

³ L'estimation n'a pas été révisée par le promoteur du projet depuis notre rapport spécial de 2020. La nouvelle valeur tient uniquement compte de l'indexation.

⁴ Coûts hors tronçon Świnoujście-Szczecin, comme dans notre rapport spécial de 2020.

Source: Commission, autorités nationales et promoteurs de projets.

- 11** La dernière estimation du coût total pour l'ensemble des huit ITP est désormais presque deux fois supérieure à celle initialement annoncée. L'augmentation supplémentaire des coûts pour l'ensemble de ces infrastructures au cours des cinq dernières années, hors inflation, s'élève à 24 %. Ce chiffre est tiré vers le haut principalement par les augmentations importantes qui touchent deux ITP: l'axe Rail Baltica (voir [encadré 1](#)) et la liaison ferroviaire Lyon-Turin.
- 12** Pour les six autres ITP, la variation globale des estimations de coûts ne représente qu'environ 10 % du total de la hausse supplémentaire. Par exemple, le Canal Seine-Nord Europe, pour lequel nous avons signalé en 2020 la plus forte hausse proportionnellement à l'estimation initiale, a enregistré une nouvelle augmentation de 9 %. Dans deux cas (l'autoroute A1 et la ligne ferroviaire E59), les dernières estimations de coûts, une fois l'inflation prise en compte, sont en réalité inférieures aux estimations initiales.

Encadré 1

Axe Rail Baltica: des coûts plus que doublés depuis 2020

Lorsque nous avons publié notre [rapport spécial en 2020](#), l'estimation officielle des coûts pour l'axe Rail Baltica s'élevait à 5,8 milliards d'euros (en valeurs de 2017). Nous avons alors souligné qu'au vu des informations disponibles à l'époque, les coûts pourraient encore augmenter, et nous avons présenté un coût total ajusté au risque de 7 milliards d'euros.

En 2024, le promoteur du projet Rail Baltica a réalisé une nouvelle analyse et conclu que le coût total estimé de l'infrastructure complète avait augmenté, pour atteindre 23,8 milliards d'euros (aux prix de 2023). Les principales raisons avancées dans cette analyse sont le manque de maturité et de précision des estimations précédentes, qui explique environ la moitié de la hausse, ainsi que des modifications dans le périmètre et la conception du projet. Un rapport d'audit conjoint⁵ des institutions supérieures de contrôle des trois pays baltes concernés a largement confirmé cette analyse.

Il importe de noter que le promoteur a insisté sur le risque que la nouvelle estimation ne soit pas entièrement fiable, car les études de conception (sur lesquelles elle repose) ne sont matures que pour un tiers de la distance totale. En ce qui concerne le calendrier, les partenaires du projet ont décidé de scinder l'ITP en deux phases: une première, limitée à une ligne ferroviaire à voie unique (pour un coût total de 15,3 milliards d'euros), à achever pour 2030, et une seconde, plus complète, sans échéance précise. En raison de l'allongement de la durée des travaux, il est probable qu'après l'achèvement de la deuxième phase, le coût de l'ITP dépasse 23,8 milliards d'euros.

⁵ Institutions supérieures de contrôle d'Estonie, de Lettonie et de Lituanie: «[Review on the Rail Baltica project](#)», *Joint review*, Tallinn, Riga, Vilnius, 11 juin 2024.

Le délai d'achèvement du réseau central fixé à 2030 ne sera pas respecté en raison de nouveaux retards

- 13** Les mégaprojets se caractérisent souvent par de longs délais de mise en œuvre, et beaucoup sont en retard sur les plans initiaux⁶. Ils sont également exposés à des facteurs externes, comme indiqué au point **03**. Dans notre [rapport spécial de 2020](#), nous avons fait état d'un retard moyen de 11 ans pour les huit ITP examinées⁷. Nous avons actualisé cette analyse en novembre 2025 et constaté de nouveaux retards ([tableau 2](#)).

⁶ Flyvbjerg, B., *op. cit.*, p. 9-11.

⁷ [Rapport spécial 10/2020](#), point 53 et illustration 5.

Tableau 2 | Retards de chaque ITP

ITP	Plans initiaux ¹		Rapport spécial 10/2020	Situation en novembre 2025		
	Délai de mise en œuvre (en années)	Année de mise en service estimée	Année de mise en service estimée	Année de mise en service estimée corrigée	Retard par rapport au rapport spécial 10/2020 (en années)	Retard par rapport aux plans initiaux (en années)
Ligne ferroviaire Lyon-Turin	7	2015	2030	2033	3	18
Tunnel de base du Brenner	9	2016	2028	2032	4	16
Liaison fixe du Fehmarn Belt	10	2018	2028	2029	1	11
Y basque	4	2010	2023	2030 ²	7	20
Canal Seine-Nord Europe	10	2010	2028	2032	4	22
Moyenne					4	17
Axe Rail Baltica	10	2026	2030	s.o. ³	oui	> 4
Ligne ferroviaire E59	variable selon les tronçons			s.o.	s.o.	s.o.
Autoroute A1	variable selon les tronçons			2029	s.o.	s.o.

Remarques:

Comme les délais de mise en œuvre de la ligne ferroviaire E59 et de l'autoroute A1 varient selon les tronçons, nous n'avons pas calculé de retard global pour l'ITP.

¹ Les plans initiaux correspondent aux premiers plans disponibles pour chaque ITP et peuvent traduire un périmètre ou un niveau de maturité de sa conception différent. À titre d'exemple, l'année d'achèvement initialement estimée pour le Canal Seine-Nord Europe a été fixée avant que les études de faisabilité soient réalisées.

² Bien que la Commission nous ait indiqué une date probable d'achèvement estimée à 2030, les informations fournies par les promoteurs du projet suggèrent plutôt une date d'achèvement en 2035.

³ Aucune année d'achèvement estimée n'est communiquée pour l'ITP complète. La première phase de l'ITP devrait être achevée en 2030.

Source: Commission, autorités nationales et promoteurs de projets.

- 14** Notre analyse montre que les cinq ITP pour lesquelles nous avons pu obtenir les informations nécessaires ont enregistré en moyenne quatre ans de retard supplémentaires par rapport à la situation décrite dans notre [rapport spécial de 2020](#). Pour ces cinq infrastructures, cela porte le retard moyen à 17 ans par rapport au calendrier initialement prévu.
- 15** Pour l'axe Rail Baltica, le retard précédemment annoncé devrait encore augmenter, car les dernières projections, qui datent de novembre 2025, prévoyaient seulement la finalisation d'une première phase du projet à l'échéance 2030. Cependant, nous n'avons pas pu quantifier ce retard supplémentaire, aucun délai de mise en œuvre n'étant fixé pour la seconde phase (voir [encadré 1](#)). De même, pour la ligne ferroviaire E59, aucune information n'était disponible, au moment de l'établissement du présent rapport, concernant la date d'achèvement total de l'infrastructure.
- 16** Les retards de mise en œuvre peuvent avoir un impact sur le fonctionnement des ITP elles-mêmes, ainsi que sur le réseau de transport de l'UE. Nous avons actualisé notre évaluation des risques concernant l'état probable d'avancement du réseau⁸, en tenant compte des dates d'achèvement estimées de chaque ITP. Nous avons examiné si les ITP proprement dites étaient susceptibles d'être totalement opérationnelles d'ici 2030 et si leurs lignes d'accès et infrastructures de liaison seraient elles aussi modernisées à la même échéance, afin de garantir que les effets de réseau puissent pleinement être produits. Enfin, nous avons évalué la probabilité que les exigences du règlement RTE-T de 2013 pour les lignes de fret ferroviaire soient respectées sur ces tronçons d'ici 2030 (voir [figure 2](#)).

⁸ [Rapport spécial 10/2020](#), tableau 2.

Figure 2 | État probable d'avancement des ITP en 2030

Résultats de l'évaluation en novembre 2025

	ITP pleinement opérationnelle d'ici à 2030		ITP, infrastructure de liaison comprise, pleinement opérationnelle d'ici à 2030		ITP, infrastructure de liaison comprise, conforme aux exigences du règlement RTE-T pour le fret ferroviaire d'ici à 2030	
	RS de 2020	Actualisation de 2025	RS de 2020	Actualisation de 2025	RS de 2020	Actualisation de 2025
Axe Rail Baltica						
Ligne ferroviaire Lyon-Turin						
Tunnel de base du Brenner						
Liaison fixe du Fehmarn Belt						
Y basque						
Canal Seine – Nord Europe					sans objet	
Ligne ferroviaire E59						
Autoroute A1 en Roumanie					sans objet	

¹ Nous avons évalué que la probabilité était faible pour la partie de l'infrastructure située en France et moyenne pour celle située en Italie.

² Nous avons évalué que la probabilité était faible pour la partie de l'infrastructure située en Italie, moyenne pour celle située en Allemagne et élevée pour celle située en Autriche.

³ Nous avons évalué que la probabilité était faible pour la partie de l'infrastructure située en Allemagne et élevée pour celle située au Danemark. Nous maintenons cette évaluation dans le cadre de notre actualisation.

⁴ Nous avons évalué que la probabilité était faible pour la partie de l'infrastructure située en Allemagne et élevée pour celle située au Danemark. Nous maintenons cette évaluation dans le cadre de notre actualisation.

⁵ Bien que la Commission nous ait indiqué une date probable d'achèvement estimée à 2030, les informations fournies par les promoteurs du projet suggèrent plutôt une date d'achèvement en 2035.

⁶ Nous avons évalué que la probabilité était moyenne pour la partie de l'infrastructure située en France et élevée pour celle située en Espagne.

Remarque: Les exigences du règlement RTE-T comprennent l'électrification, une charge par essieu minimum de 22,5 tonnes, une vitesse minimale de 100 km/h pour des trains d'une longueur minimum de 740 m sur des voies présentant un écartement de 1 435 mm, ainsi que l'utilisation du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS).

Source: Cour des comptes européenne, sur la base d'informations transmises par la Commission, par les autorités nationales et par les promoteurs de projets.

- 17** Pour la plupart des ITP, la situation s'est encore détériorée par rapport à l'époque où nous élaborions notre précédent rapport spécial. Trois d'entre elles (le tunnel de base du Brenner, la ligne ferroviaire Lyon-Turin et le Canal Seine-Nord Europe) affichent désormais officiellement une date d'achèvement estimative au-delà de 2030, ce qui signifie que l'échéance de 2030 pour la finalisation du réseau central du RTE-T de l'UE ne sera pas respectée. En 2020, il était prévu que l'axe Rail Baltica soit entièrement achevé à l'horizon 2030; or, à ce jour, aucun délai n'est plus fixé pour l'achèvement complet de l'infrastructure (point 15). Dans le cas d'une ITP, en l'occurrence l'autoroute A1 en Roumanie, la situation s'est au contraire améliorée: tous les tronçons devraient être ouverts avant 2030.
- 18** Si nous considérons les ITP avec leurs infrastructures de liaison, nous confirmons notre conclusion générale de 2020: les chances que toutes les ITP examinées soient pleinement opérationnelles d'ici 2030 sont minces. La majorité d'entre elles subissent également des retards supplémentaires liés à la mise en conformité avec les exigences pour le fret ferroviaire prévues par le règlement RTE-T de 2013, en vigueur lors de notre précédent audit.
- 19** Dans notre [rapport spécial de 2020](#), nous avons également souligné que les retards liés à la planification et à la mise en œuvre pouvaient entraîner des coûts supplémentaires. Ce fut le cas pour la liaison fixe du Fehmarn Belt: le contrat signé par les autorités danoises avec le promoteur du projet permettait en effet à ce dernier de réclamer certaines indemnités contractuelles (notamment liées aux coûts de fonctionnement des consortiums ou à l'évolution des prix des matériaux) en cas de retard du démarrage des travaux dû à l'absence d'autorisations. Ce retard s'étant concrétisé, la clause a été actionnée afin d'éviter la résiliation des contrats et le lancement d'une procédure d'appel d'offres pour conclure de nouveaux contrats. À l'époque, le promoteur nous avait fait part de son intention de demander à l'UE de cofinancer ces indemnités⁹.
- 20** Au cours de notre actualisation, la Commission nous a informés qu'une demande de remboursement, incluant ce type de coûts, avait depuis été soumise par le promoteur du projet et acceptée par la CINEA (l'agence exécutive de la Commission chargée de la gestion de la subvention de l'UE). Le montant total financé par le budget de l'UE à ce jour pour les coûts en question s'élève à 14,8 millions d'euros.

⁹ [Rapport spécial 10/2020](#), point 44.

La gouvernance a été récemment renforcée, alors que les dispositions juridiques préexistantes ont rarement été utilisées

- 21** Dans notre [rapport spécial de 2020](#), nous avons souligné le nombre limité de leviers juridiques dont disposait la Commission pour réagir aux retards dans la mise en œuvre du réseau central de transport de l'UE. Nous avons également relevé que la Commission n'avait toujours pas utilisé les leviers disponibles, tels que l'article 56 du [règlement RTE-T de 2013](#)¹⁰. Nous avons adressé à cette dernière une série de recommandations visant à améliorer la gestion financière du cofinancement européen alloué aux mégaprojets.
- 22** En 2024, le [règlement RTE-T](#) a été révisé en profondeur. Cette révision a introduit un nouvel ensemble d'objectifs, des délais d'exécution, ainsi que des dispositions juridiques permettant à la Commission de superviser la mise en œuvre du réseau (voir [annexe II](#) pour un aperçu des principaux changements par rapport à la version précédente).
- 23** Lors de l'élaboration du présent rapport, nous avons vérifié:
- si la Commission avait eu recours depuis 2020 à la procédure prévue à l'article 56;
 - si les dispositions juridiques ajoutées ou modifiées dans le [règlement RTE-T de 2024](#) étaient susceptibles de remédier à deux des causes répandues de retard mises en évidence dans notre [rapport spécial de 2020](#), à savoir i) les difficultés liées à la coordination transfrontalière et ii) l'octroi des autorisations dans les États membres;
 - si la Commission avait mis en œuvre nos recommandations de 2020.

¹⁰ [Rapport spécial 10/2020](#), point 26.

La Commission n’a eu recours qu’une seule fois aux leviers juridiques pour réagir aux retards dans l’achèvement du réseau

- 24** En vertu de l’article 56 du [règlement RTE-T de 2013](#), la Commission peut demander aux États membres d’expliquer les raisons des retards importants dans l’achèvement du réseau central, puis engager une consultation en vue d’y remédier. Dans notre [rapport spécial de 2020](#), nous avons constaté que la Commission n’avait jamais utilisé ce levier juridique¹¹. Toutes les ITP sélectionnées pour lesquelles nous avons reçu des calendriers estimatifs ont subi des retards supplémentaires lors de leur mise en œuvre (point [13](#) et [tableau 2](#)). Pour trois d’entre elles, il est désormais évident qu’elles ne seront opérationnelles qu’après l’échéance de 2030. Pourtant, la Commission nous a indiqué qu’aucune procédure au titre de l’article 56 n’avait été engagée pour les ITP concernées par le présent rapport. Globalement, la Commission n’y a eu recours qu’une seule fois depuis notre [rapport spécial de 2020](#), pour un autre mégaprojet mené en France.

Le règlement RTE-T de 2024 fournit à la Commission de nouveaux leviers juridiques pour superviser la mise en œuvre du réseau

- 25** Le [règlement RTE-T de 2024](#) introduit des exigences et des dispositions juridiques nouvelles qui permettent à la Commission de superviser l’achèvement du réseau de transport par les États membres ([annexe II](#)). Nous considérons que cela constitue, conjointement avec une [directive](#) connexe concernant la rationalisation des procédures d’octroi d’autorisation adoptée en 2021, une avancée potentielle pour remédier aux deux principales causes de retard (point [23](#)) mises en évidence dans notre [rapport spécial de 2020](#). Toutefois, l’efficacité de ces dispositions dépendra en définitive du choix de la Commission de les utiliser activement et de la mesure dans laquelle les États membres les respecteront. En tout état de cause, ces dispositions concernent principalement les projets en phase de planification et auront donc peu d’impact sur ceux inclus dans notre échantillon.

¹¹ [Rapport spécial 10/2020](#), point 26.

- 26** Le [règlement RTE-T de 2024](#) renforce le cadre de gouvernance permettant de traiter les problèmes de coordination transfrontalière. L'intégration des corridors du réseau central et des corridors de fret ferroviaire dans les corridors de transport européens devrait accentuer la prise en compte des aspects opérationnels dans le processus de planification. Le rôle des coordonnateurs européens, qui assistent la Commission dans la supervision de l'achèvement du réseau central par les États membres, a également été renforcé. Il comprend désormais une consultation formelle lors de l'attribution d'un cofinancement de l'UE aux projets d'infrastructure sur le corridor concerné.
- 27** Le nouveau règlement a élargi le champ d'application des actes d'exécution de la Commission. Ces documents juridiques contraignants, adressés aux États membres, comprennent des dispositions relatives aux délais et à la gouvernance de projets spécifiques. Dans notre [rapport spécial de 2020](#), nous avons déjà vu dans ces actes d'exécution un outil utile permettant à la Commission de renforcer sa supervision de l'achèvement du réseau central¹². Dans le cadre juridique précédent, ces actes ne pouvaient être adoptés que pour des projets présentant une dimension transfrontalière. Désormais, ils couvriront l'ensemble des corridors de transport et pourront, le cas échéant, se concentrer sur des tronçons ou des projets sur le réseau central.
- 28** En outre, le [règlement RTE-T de 2024](#) introduit une nouvelle obligation juridique pour les États membres: celle d'aligner leurs plans nationaux de transport sur les priorités de l'UE. Ces plans doivent tenir compte des plans de travail des coordonnateurs européens ainsi que de tout acte d'exécution adopté. Les États membres sont tenus de soumettre leurs plans à la Commission, qui émet ensuite un avis formel, mais non contraignant.
- 29** Bien que le [règlement RTE-T de 2024](#) ne contienne pas à proprement parler de dispositions améliorant les procédures d'octroi d'autorisation, il s'appuie sur une [directive](#) européenne adoptée en 2021 pour rationaliser ces procédures. Cette directive impose aux États membres de réduire la complexité des autorisations pour les projets situés sur des tronçons clés du réseau central, en désignant un point de contact unique pour les promoteurs de projets, en simplifiant les démarches et en fixant un délai maximal pour rendre une décision (les exceptions devant être limitées). Pour les procédures transfrontalières d'octroi d'autorisation, les coordonnateurs européens ont le droit de recevoir des informations sur la procédure et de demander des rapports d'avancement en cas de retard.

¹² [Rapport spécial 10/2020](#), points 75 à 78.

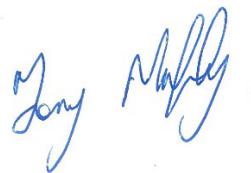
- 30** Cependant, pour produire ses effets, la directive doit faire l'objet d'une transposition correcte et rapide dans la législation nationale. Au moment où nous rédigeons le présent rapport, la Commission avait engagé des procédures d'infraction à l'encontre de cinq États membres concernant la transposition de cette directive.

La plupart des recommandations de 2020 acceptées par la Commission ont été mises en œuvre

- 31** Dans notre [rapport spécial de 2020](#), nous avons formulé douze sous-recommandations visant à renforcer la planification à long terme, la gestion et la supervision des investissements liés aux ITP. La Commission a accepté intégralement ou partiellement six de ces sous-recommandations.
- 32** Dans le [chapitre 3 de notre rapport annuel relatif à l'exercice 2023](#), nous avons déjà rendu compte de la progression et du respect des délais dans la mise en œuvre des sous-recommandations acceptées par la Commission. Nous avons constaté que quatre d'entre elles avaient été mises en œuvre dans les délais, intégralement ou substantiellement. La mise en œuvre des deux autres avait été retardée et n'avait donc été que partielle. Il n'y a eu aucune évolution et la Commission n'a engagé aucune action en ce qui concerne les six sous-recommandations qu'elle avait rejetées.
- 33** Depuis la publication de notre rapport annuel relatif à 2023, nous avons observé des progrès dans la mise en œuvre d'une sous-recommandation qui invitait la Commission à développer plus avant l'outil que constituent les décisions d'exécution (recommandation n° 4, point a)): la Commission a actualisé des actes juridiques ou en a adopté de nouveaux concernant le Canal Seine-Nord Europe, l'axe Rail Baltica et la liaison Lyon-Turin ([annexe III](#)).

Le présent rapport a été adopté par la Chambre II, présidée par Annemie Turtelboom, Membre de la Cour des comptes, à Luxembourg en sa réunion du 3 décembre 2025.

Par la Cour des comptes

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Tony Murphy', with a stylized flourish at the end.

Tony Murphy
Président

Annexes

Annexe I – À propos de l’audit

- 01** En 2020, nous avons publié un [rapport spécial](#) dans lequel nous évaluons le rôle joué par la Commission pour garantir la bonne planification et l’efficacité des mégaprojets cofinancés par l’UE et présentant une dimension transfrontalière (que nous avons appelés «infrastructures de transport phares» ou «ITP»). Aux fins de l’audit, nous avons sélectionné un échantillon de huit ITP essentielles pour atteindre l’objectif de l’UE de finaliser son réseau central de transport à l’horizon 2030.
- 02** Lors de cet audit, nous avons conclu qu’il était peu probable que le réseau fonctionne à pleine capacité d’ici à 2030, car pour six des huit ITP, lignes d’accès et infrastructures de liaison comprises, les chances qu’elles soient pleinement opérationnelles à cette date étaient minces. Plusieurs facteurs combinés expliquaient cette situation:
- o les priorités nationales et les procédures administratives variaient considérablement d’un État membre à l’autre, ce qui a eu pour effet de ralentir les progrès sur les liaisons transfrontalières. La Commission ne disposait que de peu de leviers juridiques pour faire respecter les engagements convenus et ne les a pas pleinement exploités;
 - o la qualité de la planification aurait mérité d’être améliorée et a pâti de prévisions de trafic souvent trop optimistes ou d’une mauvaise coordination entre les pays. Les États membres n’ont pas utilisé efficacement les analyses coûts-avantages comme outils d’aide à la décision pour l’ensemble des projets, ce qui a nui à la transparence et à la fiabilité;

- o la mise en œuvre s’est révélée inefficace, avec un délai moyen de 15 ans pour la construction d’une ITP. Elle s’est également caractérisée par d’importants dépassements de coûts et de longs retards par rapport aux délais initiaux;
- o la Commission a supervisé de loin l’achèvement des corridors du réseau central par les États membres, se concentrant principalement sur les réalisations plutôt que sur les résultats ou la durabilité à long terme. Même si l’introduction alors récente des décisions d’exécution constituait une avancée positive, la portée et l’applicabilité de ces instruments restaient trop limitées pour garantir l’achèvement du réseau dans les délais.

- 03** Afin de remédier à ces lacunes, nous avons adressé à la Commission quatre recommandations, déclinées en douze sous-recommandations (voir [annexe III](#)).
- 04** En 2021, nous avons publié un [document d’analyse](#) comparant le cadre de l’UE pour la réalisation de mégaprojets avec des cadres équivalents dans d’autres pays. Dans ce contexte, nous avons également comparé les dépassements de budget et de délai de six des huit ITP avec une population de plusieurs centaines de projets de transport mis en œuvre dans le monde. Nous avons conclu que la majorité des projets présentaient des écarts moins importants entre coûts réels et budgets estimés que la moyenne mondiale. Par contre, sur les six projets, la plupart avaient enregistré en moyenne des retards plus longs que d’autres projets comparables dans le monde.
- 05** Le présent rapport fait le point sur l’évolution des principaux éléments de notre [rapport spécial de 2020](#), depuis sa publication jusqu’en novembre 2025. Nous nous concentrons principalement sur les changements concernant le coût et le calendrier des huit ITP, ainsi que sur le rôle de la Commission dans la supervision de ces infrastructures. Lorsque nous l’avons jugé utile, nous avons également analysé les évolutions intervenues dans le cadre d’autres mégaprojets du réseau central du RTE-T. Nous nous sommes en outre demandé en quoi la [révision de 2024 du règlement RTE-T](#) pouvait apporter des solutions aux problèmes signalés dans notre [rapport spécial de 2020](#).
- 06** En ce qui concerne la mise en œuvre du réseau au regard des exigences du règlement RTE-T pour le fret ferroviaire, il importe de noter que le point de référence de notre évaluation actualisée reste celles du [règlement RTE-T de 2013](#). Depuis la publication de notre [rapport spécial en 2020](#), un règlement RTE-T révisé est entré en vigueur (point [22](#)), incluant des exigences techniques actualisées pour le réseau central ([annexe II](#)). Dans le cadre du présent rapport, nous n’avons pas évalué l’impact de ces nouvelles exigences, car elles n’étaient pas dans le périmètre de l’audit initial.

- 07** Le présent rapport repose sur l'examen documentaire des informations fournies par la Commission, les autorités nationales et les promoteurs des projets responsables des ITP concernées en Espagne, en Pologne et en Roumanie. Nous avons également analysé les informations disponibles publiquement. Nous n'avons pas effectué de visites sur place ni organisé d'entretiens avec les autorités en charge des projets ou les parties prenantes. Notre [méthodologie d'audit](#) respecte les normes internationales d'audit émises par l'[Organisation internationale des institutions supérieures de contrôle des finances publiques \(INTOSAI\)](#).
- 08** Nous avons réexaminé le niveau de mise en œuvre de toutes les recommandations incluses dans notre rapport spécial de 2020 afin de déterminer s'il y avait eu des changements dans les actions et mesures prises par la Commission. Pour les recommandations qui avaient été acceptées, nous avons évalué les évolutions par rapport au dernier suivi réalisé en 2024 pour le [rapport annuel 2023](#).
- 09** Nous avons appliqué la même méthodologie que celle de l'audit de 2020 afin de garantir la comparabilité des résultats. Nous avons indiqué explicitement les quelques cas dans lesquels une méthodologie différente a dû être utilisée.

Annexe II – Principales modifications introduites par le règlement RTE-T de 2024

Domaine	Modifications par rapport au texte de 2013
Élément d'ordre général: délais d'achèvement du réseau	Confirmation des délais pour le réseau central et le réseau global (respectivement 2030 et 2050) Ajout de la définition d'un réseau central étendu (qui faisait jusque-là partie du réseau global) à achever à l'horizon 2040
Élément d'ordre général: définition des corridors prioritaires	Création de neuf corridors de transport européens (dont certains tronçons font partie du réseau central et du réseau global), remplaçant les corridors du réseau central existants (priorité aux aspects relatifs aux infrastructures) et les corridors de fret ferroviaire (priorité à l'opérationnel)
Élément d'ordre général: infrastructures pour les carburants alternatifs	Nouvelle exigence visant à inclure des installations pour carburants alternatifs dans les normes en matière d'infrastructures pour les ports intérieurs et maritimes, les aéroports, les routes et les nœuds urbains
Fret ferroviaire: normes minimales pour les unités intermodales	Nouvelle exigence visant à permettre la circulation de trains de marchandises transportant des semi-remorques standard d'une hauteur maximale de 4 m d'ici à 2040
Fret ferroviaire: exigences en matière d'infrastructures de transport (charge par essieu minimum de 22,5 tonnes, vitesse de ligne de 100 km/h minimum pour les trains de marchandises et possibilité de faire circuler des trains d'une longueur minimum de 740 m)	Extension des exigences existantes en matière d'infrastructures pour le fret ferroviaire (22,5 tonnes, 100 km/h et 740 m): — d'ici à 2030 pour le réseau central; — d'ici à 2040 pour le réseau central étendu; — d'ici à 2050 pour le réseau global.
Transport ferroviaire de voyageurs: vitesse de ligne minimale	Nouvelle exigence fixant une vitesse minimale de 160 km/h pour les trains de voyageurs sur les lignes de transport de voyageurs du réseau central et du réseau central étendu d'ici à 2040
Trafic ferroviaire: système européen de gestion du trafic ferroviaire	Exigences nouvelles: a) déployer le système européen de gestion du trafic ferroviaire sur le réseau central étendu d'ici à 2040 et sur le réseau global d'ici à 2050; b) mettre hors service les systèmes existants de classe B, au plus tard en 2040 sur le réseau central, au plus tard en 2045 sur le réseau central étendu et au plus tard en 2050 sur le réseau global.

Domaine	Modifications par rapport au texte de 2013
Voies navigables intérieures: bon niveau de navigation	Nouvelle exigence, applicable aux voies navigables intérieures du réseau central, consistant à garantir un «bon niveau de navigation», c'est-à-dire une navigation efficace, fiable et sûre pour les utilisateurs (y compris le respect des exigences minimales applicables aux voies navigables et aux niveaux de service), qui sera définie plus précisément dans les actes d'exécution de la Commission
Transport routier: aires de repos	Modification de l'exigence selon laquelle des aires de repos doivent être mises à disposition tous les 100 km au plus tard en 2030 sur le réseau central et au plus tard en 2050 sur le réseau global, pour abaisser cet intervalle à 60 km sur le réseau central et le réseau central étendu au plus tard en 2040
Terminaux de fret multimodaux: analyse de marché des terminaux	Nouvelle exigence imposant aux États membres de procéder à une analyse de marché et prospective des terminaux de fret multimodaux sur leur territoire. Sur la base de cette analyse, les États membres devront également établir un plan d'action pour le développement d'un réseau de terminaux de fret multimodaux.
Mise en œuvre et suivi: actes d'exécution de la Commission	Renforcement du pouvoir de la Commission d'adopter des actes d'exécution (qui doivent devenir obligatoires pour chaque plan de travail pour les corridors et facultatifs pour les tronçons des corridors, qu'ils soient transfrontaliers ou purement nationaux)
Mise en œuvre et suivi: rôle des coordonnateurs européens	Renforcement du rôle des coordonnateurs européens, qui ont pour mission de coopérer étroitement avec la gouvernance du transport ferroviaire de fret ¹ (et d'assurer un suivi des performances des services de fret ferroviaire) et qui ont le droit d'être consultés par la Commission afin d'assurer la cohérence des projets examinés en vue d'un financement au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe avec les priorités du plan de travail pour le corridor concerné
Mise en œuvre et suivi: cohérence des stratégies nationales avec le RTE-T	Nouvelle exigence selon laquelle les plans nationaux de transport et d'investissement doivent être cohérents avec les priorités et les délais fixés dans le règlement et dans les plans de travail pour les corridors. Renforcement de l'obligation de communiquer les projets de plans à la Commission dès que possible après le lancement d'une consultation publique concernant ces plans et nouvelle possibilité pour la Commission d'émettre un avis.
Autres: risques pour la sécurité ou l'ordre public	Nouvelle obligation pour les États membres d'informer la Commission de toutes les mesures appropriées adoptées pour atténuer un risque susceptible d'avoir une incidence sur des infrastructures du réseau RTE-T pour des raisons de sécurité ou d'ordre public

¹ Article 8 du [règlement \(UE\) n° 913/2010](#).

Annexe III – Suivi des recommandations formulées par la Cour dans le rapport spécial 10/2020

Recommandations adressées à la Commission Degré d'acceptation:  acceptée;  acceptée en partie;  rejetée. Degré de mise en œuvre:  intégralement;  à pratiquement tous égards;  à certains égards;  non mise en œuvre.	Acceptation/ rejet	Mise en œuvre avant avril 2024	Évolution jusqu'en novembre 2025
Recommandation n° 1 – Revoir les outils existants et s'en servir pour faire respecter la planification à long terme			
1 a) Formuler des propositions visant à prévoir des outils juridiques d'une plus grande force exécutoire, notamment en étendant le champ d'application des actes d'exécution, de sorte à pouvoir remédier à tout retard important dans le démarrage ou l'achèvement des travaux sur le réseau central.			-
1 b) Formuler des propositions visant à réévaluer la pertinence des exigences techniques des réseaux central et global, compte tenu du délai restant et à la lumière des enseignements tirés des problèmes observés dans la mise en œuvre des projets passés et en cours.			-
1 c) Formuler des propositions visant à introduire des dispositions qui permettent de renforcer la cohérence entre les plans nationaux en matière de transports et les engagements RTE-T, afin de veiller au bon respect et à la mise en œuvre du règlement RTE-T.			-
1 d) Donner suite à sa «proposition sur la rationalisation», en aidant les États membres dans leur planification et leurs marchés publics ainsi que dans la mise en place de guichets uniques permettant de réduire la charge administrative. Pour les projets d'infrastructures de transport transfrontalières phares, elle devrait encourager le recours à des procédures d'appel d'offres communes.			-

Recommandations adressées à la Commission		Acceptation/ rejet	Mise en œuvre avant avril 2024	Évolution jusqu'en novembre 2025
Degré d'acceptation:  acceptée;  acceptée en partie;  rejetée.				
Degré de mise en œuvre:  intégralement;  à pratiquement tous égards;  à certains égards;  non mise en œuvre.				
Recommandation n° 2 – Réclamer une meilleure analyse avant de décider d'octroyer un cofinancement de l'UE à des mégaprojets (semblables à ceux des infrastructures de transport phares)				
2 a) Dans le cadre de la gestion directe, réclamer une analyse rigoureuse, complète, transparente et globale des coûts et avantages socio-économiques de chaque mégaprojet (similaire aux infrastructures de transport phares telles qu'elles sont définies dans le présent rapport) pris dans son ensemble en plus de celles plus détaillées propres à chaque section. Cette analyse devrait être effectuée à un niveau stratégique plus élevé que celui du projet ou de la section concernés et couvrir également les infrastructures auxiliaires.				-
2 b) Pour les dépenses en gestion partagée, avant d'octroyer des financements en faveur de mégaprojets, plaider auprès des autorités de gestion pour qu'elles adoptent les mêmes exigences.				-
Recommandation n° 3 – Renforcer la gestion, par la Commission, des cofinancements de l'UE en faveur d'actions qui s'inscrivent dans des mégaprojets (semblables à ceux des infrastructures de transport phares)				
3 a) Donner la priorité à celles qui concernent la mise en place de liaisons manquantes ou l'élimination de goulets d'étranglement considérés comme des priorités clés dans les plans de travail des corridors.				-
3 b) Orienter la sélection de telles actions de sorte à rendre la gestion plus efficiente et à éviter toute concurrence artificielle avec d'autres projets. À des fins de cohérence et d'homogénéité, la Commission devrait encourager, pour chaque mégaprojet, la conclusion d'une seule convention de subvention par période de financement pluriannuel. Cette convention devrait couvrir toutes les actions suffisamment avancées pour être pleinement mises en œuvre avant la fin de la période de financement pluriannuel.				-

Recommandations adressées à la Commission			
Degré d'acceptation:  acceptée;  acceptée en partie;  rejetée. Degré de mise en œuvre:  intégralement;  à pratiquement tous égards;  à certains égards;  non mise en œuvre.			
Acceptation/ rejet	Mise en œuvre avant avril 2024	Évolution jusqu'en novembre 2025	
3 c) Remédier aux faiblesses décelées dans la mise en œuvre, par les États membres, des projets d'infrastructures de transport phares et renforcer l'efficacité du cofinancement de l'UE; déployer rapidement et en amont tous les outils disponibles pour assurer l'achèvement du réseau dans les délais prévus, et mettre en place des centres de compétence dédiés chargés d'évaluer la qualité des documents élaborés par les promoteurs de projets et de coordonner les efforts visant à guider et à orienter ces derniers.			
		-	
Recommandation n° 4 – S'appuyer sur l'expérience acquise avec les décisions d'exécution et renforcer le rôle des coordonnateurs européens			
4 a) Développer plus avant le nouvel outil que constituent les décisions d'exécution, en proposant une décision de ce type pour chaque infrastructure de transport transfrontalière phare bénéficiant d'un cofinancement au cours de la période 2021-2027. Ces décisions devraient clarifier les règles et les responsabilités de toutes les parties, y compris la Commission, et inclure une déclaration des résultats escomptés (transfert modal, objectifs prévisionnels de trafic, etc.) et des étapes, ainsi qu'un engagement de la part de tous les États membres concernés à partager les résultats des évaluations <i>ex post</i> avec la Commission.			
		Légère amélioration (pas de changement de catégorie)	
4 b) Après l'adoption de la nouvelle base juridique visée à l'alinéa a) de la recommandation n° 1, proposer également une décision d'exécution pour chaque infrastructure de transport phare ayant une «incidence transfrontalière».			
		-	
4 c) Proposer de renforcer le rôle des coordonnateurs européens en leur permettant de mieux faire respecter les plans de travail des corridors, en autorisant leur participation aux réunions clés des conseils d'administration, ainsi qu'en développant leur rôle en matière de communication des objectifs de la politique relative au RTE-T.			
		-	

Source: Cour des comptes européenne.

Abréviations

Abréviations	Définition/explication
ITP	Infrastructure de transport phare
RTE-T	Réseau transeuropéen de transport

Glossaire

Terme	Définition/explication
Infrastructure de transport phare	Aux fins du rapport spécial 10/2020, toute infrastructure de transport cofinancée par l'UE dont le coût total éligible affecté dépasse le milliard d'euros. Ce type d'infrastructure présentait en outre les caractéristiques suivantes: le montant du cofinancement de l'UE affecté ou décaissé était important (sans application d'un quelconque seuil quantitatif); l'infrastructure de transport phare relevait du réseau de transport de l'UE (notamment en ce qui concerne les liaisons transfrontalières) et elle était censée produire des effets transformateurs sur le plan socioéconomique.
Réseau transeuropéen de transport	Ensemble de projets de développement d'infrastructures routières, ferroviaires, aériennes, maritimes et fluviales, s'inscrivant dans le cadre de la mise en œuvre de la politique du réseau transeuropéen de transport et comprenant notamment un réseau ferroviaire à grande vitesse, un système de navigation par satellite et des systèmes intelligents de gestion des transports.

Réponses de la Commission

<https://www.eca.europa.eu/fr/publications/sr-2026-02>

Calendrier

<https://www.eca.europa.eu/fr/publications/sr-2026-02>

L'équipe d'audit

Les rapports spéciaux de la Cour présentent les résultats de ses audits relatifs aux politiques et programmes de l'UE ou à des questions de gestion concernant des domaines budgétaires spécifiques. La Cour sélectionne et conçoit ces activités d'audit de manière à maximiser leur impact en tenant compte des risques pour la performance ou la conformité, du niveau des recettes ou des dépenses concernées, des évolutions escomptées ainsi que de l'importance politique et de l'intérêt du public.

L'audit de la performance objet du présent rapport a été réalisé par la Chambre II (Investissements en faveur de la cohésion, de la croissance et de l'inclusion), présidée par Annemie Turtelboom, Membre de la Cour. L'audit a été effectué sous la responsabilité d'Annemie Turtelboom, Membre de la Cour, assistée de: Eric Braucourt, chef de cabinet, et Guido Fara, attaché de cabinet et chef de mission; Gediminas Macys, manager principal; Manja Ernst et Rafal Gorajski, auditeurs; Zsofia Kelemen, stagiaire. Luc T'Joen, chef de mission du rapport spécial 10/2020 de la Cour et fonctionnaire retraité de l'institution, a également contribué au présent rapport. L'assistance linguistique a été fournie par Richard Moore. La conception graphique a été assurée par Alexandra Damir-Bînzaru.



De gauche à droite: Manja Ernst, Gediminas Macys, Guido Fara, Eric Braucourt, Annemie Turtelboom et Rafal Gorajski.

DROITS D'AUTEUR

© Union européenne, 2026

La politique de réutilisation de la Cour des comptes européenne est définie dans la [décision n° 6-2019 de la Cour des comptes européenne](#) sur la politique d'ouverture des données et la réutilisation des documents.

Sauf indication contraire (par exemple dans une déclaration distincte concernant les droits d'auteur), le contenu des documents de la Cour, qui appartient à l'UE, fait l'objet d'une [licence Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). Ainsi, en règle générale, vous pouvez le réutiliser à condition de mentionner la source et d'indiquer les modifications que vous aurez éventuellement apportées, étant entendu que vous ne pouvez en aucun cas altérer le sens ou le message initial des documents. La Cour des comptes européenne ne répond pas des conséquences de la réutilisation.

Vous êtes tenu(e) d'obtenir une autorisation supplémentaire si un contenu spécifique représente des personnes physiques identifiables (par exemple sur des photos des agents de la Cour) ou comprend des travaux de tiers.

Lorsque cette autorisation a été obtenue, elle annule et remplace l'autorisation générale susmentionnée et doit clairement indiquer toute restriction d'utilisation.

Pour utiliser ou reproduire des contenus qui n'appartiennent pas à l'UE, il peut être nécessaire de demander l'autorisation directement aux titulaires des droits d'auteur.

Les logiciels ou documents couverts par les droits de propriété industrielle, tels que les brevets, les marques, les modèles déposés, les logos et les noms, sont exclus de la politique de réutilisation de la Cour des comptes européenne.

La famille de sites internet institutionnels de l'Union européenne relevant du domaine europa.eu fournit des liens vers des sites tiers. Étant donné que la Cour n'a aucun contrôle sur leur contenu, vous êtes invité(e) à prendre connaissance de leurs politiques respectives en matière de droits d'auteur et de protection des données.

Utilisation du logo de la Cour des comptes européenne

Le logo de la Cour des comptes européenne ne peut être utilisé sans l'accord préalable de celle-ci.

HTML	ISBN 978-92-849-6208-2	ISSN 1977-5695	doi:10.2865/9092699	QJ-01-25-061-FR-Q
PDF	ISBN 978-92-849-6209-9	ISSN 1977-5695	doi:10.2865/3117019	QJ-01-25-061-FR-N

POUR CITER CETTE PUBLICATION

Cour des comptes européenne, «Infrastructures de transport de l'UE – Des retards persistants et des coûts en hausse, mais un cadre de gouvernance renforcé pour l'avenir (actualisation du rapport spécial 10/2020)», [rapport spécial 02/2026](#), Office des publications de l'Union européenne, 2026.

Les mégaprojets sont essentiels à l'achèvement du réseau transeuropéen de transport de l'UE. En 2020, nous avons publié un rapport spécial qui faisait état de retards importants, d'augmentations des coûts, d'une mauvaise coordination entre les États membres et de faiblesses dans la supervision exercée par la Commission. Le présent rapport propose de refaire un point, en tenant compte des évolutions intervenues depuis lors. Nous avons constaté une nouvelle hausse du coût global des mégaprojets, principalement due à deux d'entre eux, ainsi que des retards supplémentaires qui impliquent que le réseau central de l'UE ne sera pas achevé pour l'échéance de 2030. En 2024, de nouvelles dispositions légales ont été introduites, susceptibles d'améliorer la supervision exercée par la Commission sur la mise en œuvre du réseau, mais ces changements concerneront surtout les projets lancés après les mégaprojets que nous avons audités.

Rapport spécial de la Cour des comptes européenne présenté en vertu de l'article 287, paragraphe 4, deuxième alinéa, du TFUE.



COUR DES
COMPTES
EUROPÉENNE



Office des publications
de l'Union européenne

COUR DES COMPTES EUROPÉENNE
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Tél. +352 4398-1

Contact: eca.europa.eu/fr/contact
Site web: eca.europa.eu
Réseaux sociaux: @EUauditors