

Tchéquie : Priorités du nouveau gouvernement Babiš 2 dans le secteur des Transports

Une publication du SE de Prague
Aout 2026

Au terme de ses cent premiers jours, la nouvelle coalition a annoncé des investissements records dans les infrastructures de transport, condition sine qua non de la compétitivité du pays. Les premiers arbitrages priorisent les chantiers stratégiques des autoroutes, avec l'achèvement du réseau d'ici 2035. En raison des questions de coûts et de financement, le périmètre LGV serait en revanche revu et limité à l'axe Berlin-Prague-Brno-Vienne/Katowice.

La nouvelle coalition donne une claire priorité aux autoroutes

A l'issue de ses 100 premiers jours, la nouvelle coalition gouvernementale affiche de fortes ambitions en matière de développement des infrastructures de transport, jugées essentielles pour l'attractivité du pays. Si l'accord de coalition ambitionne un « *développement équilibré de l'ensemble des modes de transport* », les premières orientations du gouvernement se concentrent sur la construction d'autoroutes.

Dans sa nouvelle stratégie économique du 16 février 2026, le gouvernement entend achever le réseau autoroutier d'ici 2035, soit 600 nouveaux km pour un total de 2 100 km. Si les connexions stratégiques transfrontalières sont priorisées, notamment l'autoroute D3 vers l'Autriche, la D11 vers la Pologne, la D6 vers la Bavière, l'accent est également mis sur l'achèvement du périphérique de Prague, la D35 en Moravie, et l'élargissement de la D1 reliant Prague à Brno. En 2026, 45 km d'autoroutes devraient être ouverts¹ et 105 km mis en chantier.

La politique ferroviaire du gouvernement donne clairement la priorité à la modernisation des principaux corridors existants en vue notamment de poursuivre leur passage à 200 km/h, leur électrification² et leur équipement en ETCS. Parmi les chantiers qui devraient être lancés en 2026 figurent plus spécifiquement la modernisation de la liaison Prague-Kladno, le nœud ferroviaire de Česká Třebová et les réaménagements des gares à Prague (Smíchov et Masarykovo).

Des ambitions soutenues par une enveloppe record

Pour le transport et les infrastructures, le budget dédié en 2026 atteint un niveau record de 169,3 Md CZK / ~7 Md€, en hausse de 5,6 % par rapport à 2025, dont 48 % pour les infrastructures routières et 42,6 % consacrés au rail. Au vu des besoins d'investissements, motivée par les effets de stimulation de la croissance et de la compétitivité du pays, cette dynamique devrait se poursuivre dans les prochaines années alors que les subventions européennes se tariront (15 % des financements en 2026). Afin de diversifier les ressources, le gouvernement mise sur le recours aux PPP et lancera en 2026 deux projets phares initiés sous cette forme : (i) après le premier projet de ce type achevé en 2024 (autoroute D4), un 2e PPP autoroutier sur l'autoroute D35 (tronçon Opatovec-Staré Město-Mohelnice pour un coût d'investissement de 1,4 Md€ et un coût total de 4,64 Md€³) et (ii) le premier PPP ferroviaire PRAK reliant l'aéroport Ruzyně à la ligne Prague-Kladno (CAPEX 1 Md€, coût total de 3,4 Md€).

Le coût des constructions ferroviaires, estimé au double des prix des projets similaires en Europe, donne lieu à un audit majeur des projets stratégiques

Du fait d'un marché tchèque historiquement assez concentré⁴, le coût des projets de construction ferroviaire est estimé au double de ceux similaires en Europe⁵. Face à ces problématiques, le ministre des Transports, Ivan Bednárik, souhaite agir sur plusieurs leviers principaux et a ordonné :

- (i) une révision majeure des procédures de passation des marchés publics, avec notamment : la révision des critères de qualification et des exigences techniques, la reconnaissance plus facile de certifications et de références étrangères, le recours plus fréquent aux consultations préliminaires du marché, la division des grands projets par corps de métier pour réduire la dépendance au nombre limité de grands fournisseurs, la réduction des charges administratives pouvant empêcher la participation de petites entreprises ou d'entreprises étrangères ;
- (ii) une étude comparative internationale des prix de construction des infrastructures d'ici l'été 2026 ;
- (iii) une réorganisation structurelle du gestionnaire ferroviaire Správa železnic (SZ) pour économiser 14 M€ de coûts de fonctionnement annuels. A cet effet, un nouveau directeur général a été nommé⁶, une première vague de licenciements a été réalisée et un audit de rationalisation de la gestion a été lancé. Le conseil d'administration a vu une partie de ses membres renouvelée pour renforcer son rôle décisionnel et son pouvoir de contrôle⁷. Des suppressions d'effectifs sont anticipées à l'été 2026 en lien avec le réexamen des dépenses de fonctionnement, la réduction de 20 % des dépenses marketing, communication, IT et services juridiques ;
- (iv) une restructuration profonde du périmètre des LGV, le ministre ayant demandé une analyse globale du coût des LGV et TGV, incluant l'exploitation et l'acquisition du matériel roulant (jamais chiffrées jusqu'ici), afin de déterminer le retour sur investissement possible ;
- (v) une révision des plans de déploiement de l'ETCS, qui serait limité aux seuls corridors principaux (et non plus également au réseau secondaire), et d'électrification du réseau. Les plans du gouvernement précédent étaient jugés trop coûteux avec le périmètre de 2 000 km de voies.

Avec la réévaluation des coûts, la liaison Berlin-Prague–Brno-Vienne est retenue comme unique axe LGV, mais sous la réserve des financements européens attendus dans le prochain CFP

Le nouveau gouvernement est réservé à l'idée de poursuivre le programme du gouvernement précédent dont la pertinence et la viabilité économique sont remises en cause. Le ministre des transports, critiquant la facture explosive du programme LGV, réévaluée à 44,8 Md€ (contre 25 Md€ annoncés en 2017), et la fragmentation des projets en petits tronçons, a dans un premier temps proposé de construire une troisième voie dédiée aux TGV sur les corridors existants. Selon lui, la fragmentation actuelle, à l'image du réseau autoroutier, fait peser le risque d'une absence de consolidation du futur réseau LGV, avec des répercussions sur l'exploitation, la maintenance, la sécurité, la performance et *in fine* sur la rentabilité des investissements.

Le schéma initial des 5 LGV serait ainsi réduit au seul axe stratégique reliant Berlin-Dresde-Prague-Brno-Vienne/Ostrava qui devrait être achevé d'ici 2040⁸. Le ministre prioriserait la connexion à l'Allemagne, via le tunnel sous les monts Métallifères, éligible au cofinancement européen. Si les travaux du tronçon « *Moravian Gate* », projet le plus avancé et situé sur la ligne Brno-Ostrava-Katowice, pourraient être lancés sous PPP en 2029, les branches RS3 vers Munich, RS 5 vers Wrocław et la branche nationale Prague-Most devraient être abandonnées. Ce nouveau schéma tronqué est estimé à 600 Md CZK (~24,4 Md€). L'arbitrage final dépendrait toutefois des financements européens (programme de partenariat).

ANNEXES

- *ANNEXE 1 : Priorités de la stratégie économique du gouvernement tchèque en matière des infrastructures*
- *ANNEXE 2 : Evolution des budgets de l'Autorité de financement des infrastructures de transport SFDI*
- *ANNEXE 3 : Carte des chantiers autoroutiers 2026*
- *ANNEXE 4 : Réforme de Správa železnic*
- *ANNEXE 5 : Les LGV : les sections prioritaires pour la nouvelle coalition*
- *ANNEXE 6 : Plan initial des LGV et nouvelle configuration*
- *ANNEXE 7 : Phasage des travaux LGV*

ANNEXE 1 : Priorités de la stratégie économique du gouvernement tchèque en matière d'infrastructures

➤ ACHEVER LE RÉSEAU ROUTIER ET FERROVIAIRE PRINCIPAL

- D'ici 2027 : la D3 traversant la Bohême du Sud jusqu'à la jonction avec l'Autriche, l'achèvement de l'extension du périphérique de Prague jusqu'à Černý Most, la liaison entre la D1 et la D11, la D35 de Hradec Králové à Svitavy (échangeur d'Opatovec), la D7 sur l'ensemble du tronçon Prague–Louny
- D'ici 2029 (avec prolongement jusqu'en 2030) : achèvement de la D11 et liaison avec la Pologne, achèvement de la D6, extension de la D1 dans la région de Brno, D35, tous les tronçons de la D52 sur une plate-forme solide (à l'exception du passage du réservoir), vitesse de 200 km/h sur au moins 36 km des corridors ferroviaires existants, troisième voie sur les tronçons les plus fréquentés des corridors principaux, nouveaux terminaux de transbordement avec raccordement aux zones industrielles, extension des capacités pour le transport de marchandises sur les lignes Plzeň – Domažlice – Furth im Wald, poursuite de l'électrification des lignes ferroviaires
- D'ici 2040, réseau de base de lignes à grande vitesse Dresde–Prague–Brno–Rakvice/Přerov–Ostrava à l'exception du tronçon Ústí n/L – Lovosice/Litoměřice (tunnel de Středohorský), corridors TEN-T modernisés

➤ RENTABILITÉ

- Réaliser une analyse et une comparaison des coûts des ouvrages de transport chez les deux principaux investisseurs (SŽ et ŘSD), en les comparant à ceux des autres pays de l'UE, et prendre des mesures pour réduire les coûts d'investissement

➤ NORMALISATION DE LA CONCEPTION

- En collaboration avec le ministère de l'Industrie et du Commerce et l'agence tchèque pour la standardisation ČAS, mettre à jour la norme de données dans la méthode BIM et fixer la date à partir de laquelle tous les projets de transport seront réalisés selon la méthodologie BIM (2027)

➤ FLUIDITÉ DU TRAFIC

- Mettre en place un système d'incitations et de primes (pour le déploiement de technologies supplémentaires, l'exploitation en plusieurs équipes pour les travaux de réparation, etc.) afin de réduire de 20 % la durée moyenne des restrictions de circulation liées aux travaux de réparation d'ici 2030

➤ ASSURER UN RÉSEAU SOLIDE DE STATIONS DE RECHARGE ET DE RAVITAILLEMENT pour les motorisations alternatives d'ici 2030

➤ **FINANCER LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT PAR LE BIAIS DE PROJETS DE PPP**

- Créer une équipe (au sein du ministère des Transports) chargée d'évaluer et de soutenir les PPP dans le domaine des transports, ainsi que d'autres investissements publics, dans le but d'augmenter la part des projets de PPP dans les investissements publics.

➤ **PROJETS D'INFRASTRUCTURE CLÉS**

- Recodification du droit de la construction : simplification et accélération des procédures d'autorisation pour les infrastructures de transport.

➤ **CONSTRUCTION ET ENTRETIEN**

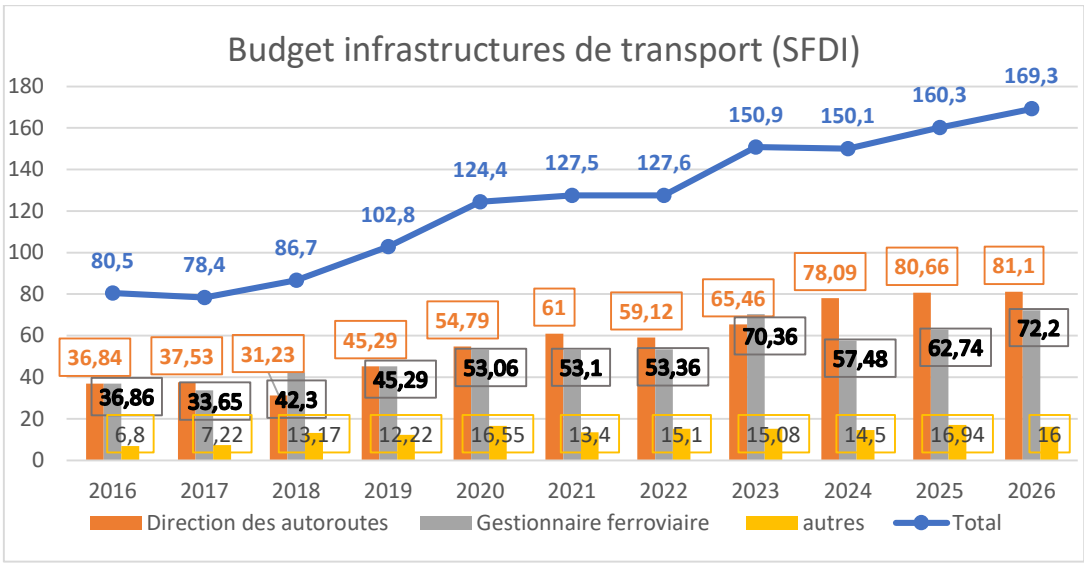
- Recouvrement automatique des péages et optimisation de la perception des amendes pour surcharge des véhicules : augmentation des recettes provenant des péages, mise en place d'une solution centralisée et automatisée pour les infractions commises par les poids lourds en surcharge, extension du réseau de postes de contrôle, renforcement du rôle du propriétaire/gestionnaire de la voirie dans le traitement des infractions (ministère des Transports, SFDI, ŘSD, ministère des Finances, d'ici 2029).
- Mise en œuvre du BIM et des normes FIDIC pour éliminer les erreurs et réduire les coûts des nouveaux tronçons (ministère des Transports, ministère de l'Industrie et du Commerce, d'ici 2027).
- Standardisation et harmonisation de l'approche technique des nouvelles constructions (sur le modèle du STLB allemand) afin de minimiser les écarts dans les technologies utilisées en réduisant les variations des pièces de rechange et en harmonisant les structures préfabriquées utilisées pour les ponts et les tunnels, ce qui conduira à une réduction des coûts de construction et d'entretien (Ministère des Transports, d'ici fin 2028).
- Renforcement des compétences de l'équipe au sein de la SFDI en matière de contrôle, d'accompagnement méthodologique et d'expertise technique des projets : contrôle budgétaire, optimisation du tracé (en tenant compte de la géologie et des rapports de propriété), etc. (Ministère des Transports, d'ici fin 2026).

➤ **DIGITALISATION**

- Numérisation des informations relatives aux voies de circulation et aux restrictions qui s'y appliquent : mise en place d'un registre central des restrictions de circulation et lancement d'un registre des voies de circulation accessible au public (Ministère des Transports, d'ici fin 2030)
- Mise en place d'une tarification horaire des péages en fonction de l'heure de la journée afin de réguler le trafic et de réduire les embouteillages aux heures de pointe (MD, d'ici fin 2030)
- Couverture complète des principaux corridors par le système de sécurité ETCS (MD, SŽ, d'ici 2029)
- Lancement de projets pilotes de transports publics autonomes dans certaines villes (MD, d'ici fin 2035)

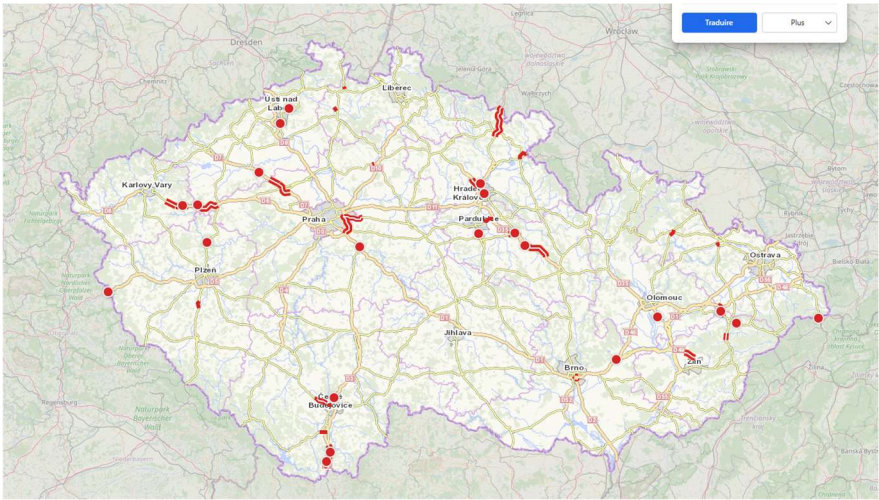
Source : ministère de l'Industrie et du Commerce

ANNEXE 2 : Evolution des budgets de l'Autorité de financement des infrastructures de transport SFDI



Source : SFDI

ANNEXE 3 : Carte des chantiers autoroutiers 2026



ANNEXE 4 : Réforme de Správa železnic

Réforme de Správa železnic (SŽ) présentée lors de l'« Investor Day » organisé par le gestionnaire ferroviaire SŽ le 14 avril 2026

Contexte : Le nouveau gouvernement prépare un contrôle plus strict des dépenses dans les appels d'offres de l'Administration ferroviaire, l'un des plus grands adjudicateurs de marchés publics. Sous la nouvelle direction, l'autorité cherche à réaliser des économies au sein de l'organisation, tout en réformant le système de passation des marchés. Il s'agit d'une réforme majeure, la plus importante depuis la séparation de l'opérateur national et du gestionnaire des voies en 2003. Après une première phase de changements personnels, organisationnels et procéduraux, les nouvelles mesures annoncées en avril 2026 visent à réduire la bureaucratie, à ouvrir le marché des marchés publics à un plus large cercle de fournisseurs, notamment étrangers (sans affaiblir toutefois les entreprises tchèques), à renforcer la concurrence sur le marché des travaux et des technologies ferroviaires et à réduire les coûts de gestion de l'infrastructure ferroviaire. Dans ce contexte, les autorités tchèques s'intéresseront aux conditions équitables de concurrence dans les pays voisins et les chances pour les entreprises tchèques d'y concourir pour des marchés publics. La participation de l'industrie tchèque dans les projets PPP lancés en Tchéquie est également cruciale.

Une partie importante des changements concerne la **modification des modalités d'accès aux marchés publics** pour renforcer la transparence, la qualité et le respect des règles contractuelles (les addendum entraînent des hausses des prix et freinent les autres investissements selon le ministre des Transports) et la **procédure d'homologation des différents produits et technologies** destinés aux chemins de fer tchèques, à ce jour très complexe. Cette nouvelle approche pour favoriser un environnement plus compétitif consiste à :

- (i) **modifier les critères de qualification et les critères de conditions techniques dans les appels d'offres.** Les nouveaux changements qui seront effectifs à partir du 1^{er} juin 2026 comprennent :
 - a. la révision des exigences en matière de références (pour certains chantiers, il sera possible de présenter comme référence des travaux de voirie. Le volume requis de références pourra être combiné avec des marchés de moindre envergure, et le nombre minimum de membres du personnel spécialisé sera réduit) ;
 - b. l'obligation de justifier de la qualification professionnelle du personnel technique conformément à la réglementation de SŽ (« Zam1 ») est supprimée ;
 - c. la connaissance de la langue tchèque ne sera pas obligatoire lors de la qualification (dans le contrat, les « personnes agissant pour le compte du fournisseur » doivent parler tchèque ou disposer d'un interprète assuré) ;
 - d. l'enregistrement dans le système d'information des fournisseurs (ISKD) sera plus simple, transparent et ouvert. Ce système, lancé en 2025, concerne les marchés inférieurs à 135 M CZK et permet d'obtenir une qualification valable pour 3 ans (lors du lancement d'un marché public, tous les fournisseurs qualifiés inscrits dans le système sont automatiquement invités à présenter leur offre. A présent, 150 fournisseurs inscrits).
- (ii) recourir davantage aux consultations préalables au marché (à compter du 1^{er} avril 2026 : utilisation des questionnaires simplifiés)
- (iii) réduire les obstacles administratifs qui pouvaient jusqu'à présent limiter la participation des petites entreprises ou des entreprises étrangères.
- (iv) revoir les exigences techniques et la reconnaissance progressive de certaines certifications étrangères, ce qui devrait faciliter l'entrée des fournisseurs étrangers sur le marché ferroviaire tchèque.

- (v) diviser les marchés (grands projets d'investissement) en lots par métier, par exemple en séparant les travaux de construction des équipements technologiques. Ce modèle de mise en concurrence par métier doit permettre d'impliquer un plus grand nombre d'entreprises spécialisées, de réduire la dépendance vis-à-vis d'un nombre limité de grands fournisseurs et de créer une pression à la baisse sur les prix tout en maintenant la qualité requise. Les premières expériences de l'application de ce modèle ont confirmé des économies de plus de 20% des coûts d'investissements prévus.
- (vi) renforcer la transparence des appels d'offres, notamment par une publication plus détaillée des prix et des postes des offres. Parallèlement, il est prévu de recourir davantage au principe « *Design & Build* » (lorsque la nature du projet le permet), pour raccourcir la phase de préparation des travaux et simplifier la coordination entre les phases de conception et de réalisation.
- (vii) appliquer obligatoirement la méthode BIM pour l'ensemble des marchés supérieurs aux seuils
- (viii) recourir davantage aux achats centralisés et élargir le portefeuille du matériel acheté de manière centralisée.

Ces changements s'accompagnent d'une **centralisation des passations des marchés publics**, jusqu'à présent très fragmentée : les appels d'offres, lancés auparavant depuis dix sites différents, dont six directions régionales, sont à compter d'avril 2026, administrés par trois administrations :

- **section Modernisation** : marchés pour l'infrastructure, travaux d'ingénierie, régime supérieur aux seuils (13% du total des marchés publics) ;
- **section Exploitation** : travaux de maintenance et de réparation, régime inférieur aux seuils ;
- **Direction générale** : marchés stratégiques (ICT, matériel roulant), les deux régimes.

Le rôle de contrôle du Conseil d'administration en matière de marchés publics sera renforcé : tous les marchés supérieurs à 200 M CZK (~8,1 M EUR) devront être approuvés par le CA qui en outre participera désormais aux réunions de la direction SŽ avec le ministère des Transports sur le plan d'investissements et ses priorités. Faute de financements suffisants, et malgré le budget 2026 record de 72 Md CZK (dont 47 Md CZK pour les investissements, 8 Md CZK pour la maintenance et les réparations ; 3,8 Md CZK pour les reconstructions simples ; 1,13 Md pour la sécurité...), les nouveaux investissements prévus seront réévalués en termes de priorités, en fonction des besoins de transporteurs ferroviaires de façon suivante :

- **révision du périmètre des projets de construction et de modernisation des infrastructures ferroviaires** : sur les 370 projets prévus pour les années 2026-2029, 40% seront mis en suspens, la priorité sera donnée aux travaux de réparation et de maintenance ciblés sur la prolongation du cycle de vie des infrastructures comme l'électrification du réseau (17,5 Md CZK), la modernisation du corridor pour le fret Velká Osek-Choceň (9,4 Md CZK) ; la modernisation de la liaison vers l'Allemagne « rive gauche de l'Elbe » (4,3 Md CZK); les PPP et les LGV RS1, RS2, Brno-Přerov (9,2 Md CZK); l'augmentation des capacités des voies et de la vitesse à 200 km/h sur des tronçons sélectionnés.
- **révision du périmètre des LGV** : le schéma des LGV sera réduit à l'axe prioritaire Dresde-Prague-Brno-Ostrava (PL)/Břeclav (SK) pour porter le coût total à la moitié. En 2026 plus de 1,5 Md CZK sont destinés aux préparatifs des LGV. Si l'année 2028 pourrait être l'année du lancement des premières LGV, le calendrier plus précis sera fixé une fois la décision de la Commission européenne sur la forme du CFP post-2028 est connue (les premiers appels à projet du Connection Europe Facility 3 devraient être lancés à mi-2028)

- révision des stratégies d'électrification du réseau et du déploiement de l'ETCS (mai 2026)

Les possibilités du financement extérieur :

- CEF y compris Military Mobility⁹ : source principale pour le développement du réseau RTE-T
- Fonds de cohésion ciblé désormais sur la transformation verte et digitale
- Prêts de la BEI : modernisation RTE-T, ETCS, décarbonation
- Fonds de modernisation : électrification du réseau, résilience

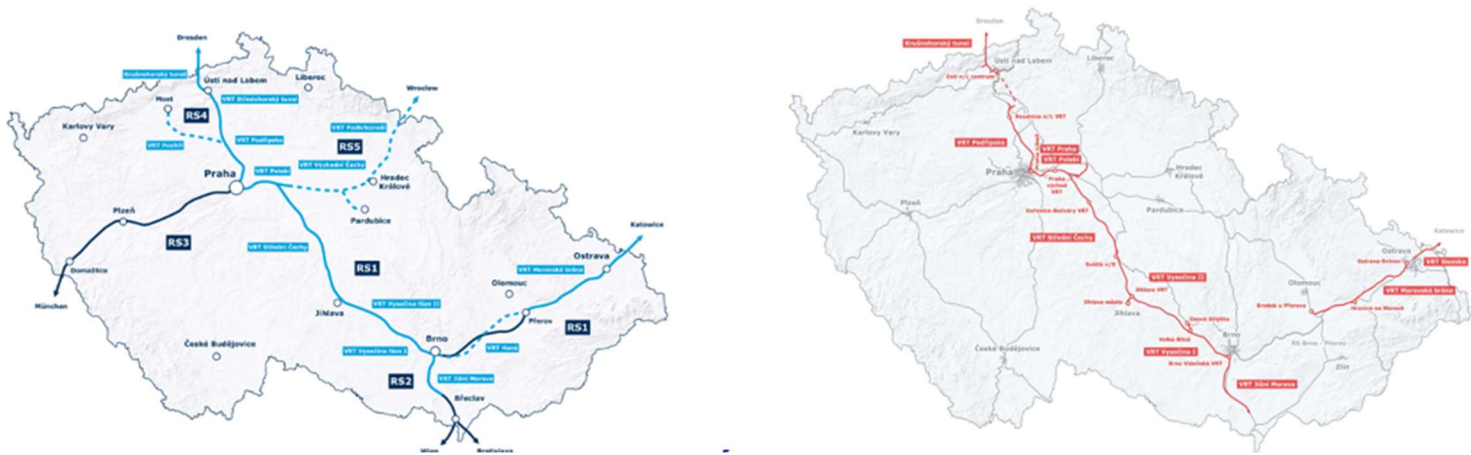
Ces financements intègrent de plus en plus strictement les critères ESG, avec une focalisation accrue sur l'empreinte carbone Scope 3, la réglementation imposant de mesurer les émissions indirectes (ensemble de la chaîne de valeur), qui représentent 70 à 90% du total, pour évaluer les risques climatiques.

ANNEXE 5 : Les LGV : les sections prioritaires pour la nouvelle coalition

Section	LGV	Lancement des travaux	Coût CZK	Coût EUR
Moravian Gate	RS 1 Brno-Ostrava-Katowice	2029	150 Md CZK	6,1 Md EUR
South Moravia	RS 2 Brno-Břeclav-Vienne/Bratislava	2030	35 Md CZK	1,4 Md EUR
Central Bohemia, Prague, Polabi	RS 1 Prague- Brno	2031	175 Md CZK	7,1 Md EUR
Podřipsko	RS 4 Prague-Dresde	2032	84 Md CZK	3,4 Md EUR
Tunnel sous les monts Métallifères	RS 4 Prague-Dresde	2032	94 Md CZK	3,8 Md EUR

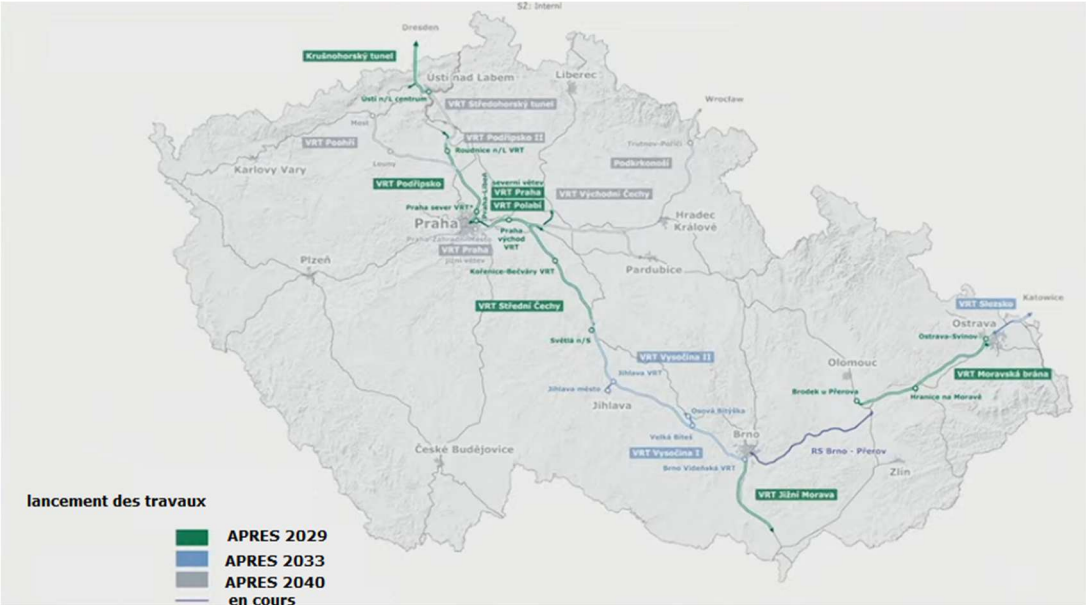
Source : https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/sz-rychlovlak-trat.A260306_171606_eko-doprava_ven

ANNEXE 6 : Plan initial des LGV et nouvelle configuration



Source : Správa železnic

ANNEXE 7 : Phasage des travaux LGV



Source : Správa železnic

¹ A cela s'ajoute l'inauguration de 21 km de routes de 1ère catégorie.

² Seulement 1/3 du réseau est à ce jour électrifié.

³ Soit historiquement le plus grand marché autoroutier.

⁴ L'efficacité du marché, mesurée par l'indice Herfindahl-Hirschman, atteint pour les constructions ferroviaires tchèques une valeur de 1948 points, alors qu'une valeur de l'indice dépassant 1 800 points est considérée comme « un marché très concentré auquel les autorités anti monopoles accordent une attention accrue » (Source : TED Europe, seznamzpravy.cz (<https://www.seznamzpravy.cz/clanek/ekonomika-byznys-doprava-tanec-miliard-na-zeleznici-ministr-slibuje-zasah-296797>)).

⁵ La presse sectorielle attire depuis longtemps l'attention sur le surcoût des marchés publics ferroviaires tchèques. En 2025, les analystes du site spécialisé Zdopravy.cz ont calculé que le kilomètre de nouvelle ligne reliant Brno à Přerov (730 Md CZK) coûtait presque deux fois plus cher que la nouvelle ligne à grande vitesse en Espagne en terrain montagneux reliant Séville à la côte (environ 424 M CZK). En plus, dans le cas de la ligne vers Přerov, la vitesse ne dépassera pas 200 km/h, alors qu'en Espagne, elle atteint 350 km/h. Une autre analyse a montré que l'électrification de 1km de voies en Pologne coûte 77 M CZK alors qu'en Tchéquie le prix s'élève à 138 M CZK.

⁶ L'ancien directeur général de Správa železnic, Jiří Svoboda, a été démis de ses fonctions à la suite d'une enquête pour corruption au cours de laquelle les enquêteurs auraient trouvé plus de 3 M EUR en liquide à son domicile. Le nouveau DG a pris ses fonctions au 1^{er} mai 2026.

⁷ Le rôle du conseil dans les décisions stratégiques et d'investissement sera renforcé : par exemple tous les contrats dépassant 8 M EUR sont désormais soumis à l'approbation du conseil, chargé dorénavant d'exercer le contrôle sur les grands projets opérationnels et d'investissement.

⁸ A l'exception du tronçon Ústí n. L.-Litoměřice (tunnels Středohorský).