

Bruxelles, le 17 juillet 2025
(OR. en)

11711/25

**Dossier interinstitutionnel:
2025/0221 (COD)**

**TRANS 308
ENER 374
POLMIL 217
POLGEN 85
COMPET 751
MI 551
CADREFIN 94
FIN 881
CODEC 1032**

PROPOSITION

| | |
|--------------------|---|
| Origine: | Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice |
| Date de réception: | 17 juillet 2025 |
| Destinataire: | Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne |
| N° doc. Cion: | COM(2025) 547 final |
| Objet: | Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe pour la période 2028-2034, modifiant le règlement (UE) 2024/1679 et abrogeant le règlement (UE) 2021/1153 |



Bruxelles, le 16.7.2025
COM(2025) 547 final

2025/0221 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe pour la période 2028-2034,
modifiant le règlement (UE) 2024/1679 et abrogeant le règlement (UE) 2021/1153**

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

Le 16 juillet 2025, la Commission a adopté une proposition pour le prochain cadre financier pluriannuel pour la période postérieure à 2027, comprenant une enveloppe financière de 81 428 000 000 EUR dédiée au «Mécanisme pour l'interconnexion en Europe» (MIE) afin d'investir dans les réseaux transeuropéens des infrastructures de transport et d'énergie, y compris les projets de mobilité militaire et d'énergie renouvelable. Cette proposition vise à établir la base juridique du MIE pour la période 2028-2034.

• **Justification et objectifs**

Pour parvenir à une croissance intelligente, durable et inclusive, l'UE a besoin d'une infrastructure moderne, performante et résiliente afin de contribuer à connecter et à intégrer les secteurs des transports et de l'énergie dans l'ensemble de l'Union et de ses régions. Ces interconnexions sont indispensables à la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux.

Les réseaux transeuropéens de transport et d'énergie:

- facilitent les connexions transfrontières;
- assurent la sécurité de l'UE;
- renforcent la compétitivité de l'économie sociale de marché européenne;
- contribuent à la lutte contre les changements climatiques; et
- sortent de l'isolement et favorisent une plus grande cohésion économique, sociale et territoriale.

Des réseaux transeuropéens de grande capacité sont également nécessaires pour améliorer la résilience et la préparation militaire de l'UE.

Des connexions fluides pour les transports et l'énergie dans toute l'Europe contribueront au succès du marché unique. Elles apporteront des avantages tangibles à tous les citoyens européens et à toutes les entreprises européennes, en optimisant l'efficacité et la durabilité de leurs déplacements, de leurs expéditions de marchandises et de leur accès à une énergie sûre, abordable et décarbonée.

À cette fin, le MIE soutient les investissements dans les infrastructures de transport et d'énergie par le biais du développement des réseaux transeuropéens et dans les projets transfrontières d'énergie renouvelable. Compte tenu des risques croissants liés aux aléas naturels et technologiques, à l'évolution des menaces de sécurité ainsi qu'à d'autres perturbations, il est essentiel de veiller à ce que les investissements réalisés dans le cadre du MIE tiennent compte des risques et soient résilients aux catastrophes, conformément aux objectifs de la stratégie de l'Union pour la préparation aux crises.

Le MIE se concentre sur les projets à plus forte valeur ajoutée pour l'Union et catalyse les investissements dans des projets ayant une incidence transfrontière et des systèmes interopérables à l'échelle européenne, qui doivent continuer à être financés après 2027. En soutenant les projets transfrontières directement au niveau de l'Union, le MIE aide à surmonter les problèmes de coordination qui découlent de la nature plurijuridictionnelle des projets. Grâce à son mode de fonctionnement efficace, le MIE remédie aux défaillances du

marché et contribue à mobiliser d'autres investissements et financements provenant d'autres sources, telles que les budgets nationaux, les systèmes nationaux de tarification de l'énergie et le secteur privé, en utilisant toute la gamme d'outils disponibles dans le cadre du règlement financier.

En ce qui concerne les transports, le MIE vise à contribuer à l'achèvement du réseau transeuropéen de transport («RTE-T»), en mettant l'accent sur l'achèvement du réseau principal et du réseau principal étendu d'ici 2030 et 2040. Le développement d'un réseau de transport multimodal à l'échelle européenne est une condition essentielle à la croissance et à la durabilité en Europe, depuis les points d'entrée que sont les ports jusqu'aux liaisons terrestres de base nécessaires au marché unique et à la connectivité des régions. Dans ce contexte, le MIE se concentrera en particulier sur les projets d'infrastructure ayant une forte dimension transfrontière, tels que le projet Rail Baltica, le tunnel de base du Brenner, la voie navigable Seine-Escaut, Brno-Bratislava, Thessalonique-Bucarest ou le développement des connexions entre les ports RTE-T et l'arrière-pays.

En étroite coordination avec le Fonds européen pour la compétitivité et les plans de partenariat national et régional, le MIE soutient également une mobilité interopérable, sûre et intelligente sur le réseau RTE-T (par exemple en déployant des systèmes européens de gestion du trafic tels que le système européen de gestion du trafic ferroviaire ou les services d'information fluviale pour les voies navigables intérieures), ou le cas échéant, en assurant leur interconnexion par l'interopérabilité, les normes ou les terminaux d'utilisateurs, aux systèmes spatiaux de l'UE tels que Galileo, EGNOS et IRIS², respectivement pour le positionnement, la navigation et la synchronisation et pour la connectivité sécurisée, et contribue à la transition de l'UE vers une mobilité durable et décarbonée (par exemple en prévoyant une alimentation électrique à quai pour les navires dans les ports du RTE-T).

Le MIE peut également investir dans les connexions transfrontières avec les pays tiers en mettant en œuvre l'extension des corridors RTE-T aux pays candidats. Par exemple, cela a été fait au cours de la période 2021-2027 pour les connexions avec l'Ukraine et la Moldavie, en améliorant le fonctionnement des corridors de solidarité et en commençant les travaux préparatoires pour aligner l'écartement des rails dans ces deux pays sur la norme de l'UE. Bien que cela soit justifié par la crise consécutive à la guerre d'agression russe contre l'Ukraine, et en prévision de leur intégration plus étroite dans le marché de l'UE, ces investissements détournent les ressources des projets sur le territoire de l'Union.

Si les projets transfrontières RTE-T ne sont pas menés à bien, l'augmentation de la durée et du coût des déplacements des personnes et des marchandises entraînera des pertes économiques dues à une baisse de la productivité totale et à un ralentissement de la croissance du commerce intracommunautaire. Cela se traduira par une réduction du PIB de -0,4 % en 2030 et de -0,8 % en 2050 par rapport à un scénario dans lequel les projets transfrontières du RTE-T sont achevés. L'emploi dans les États membres diminuerait également de -0,08 % en 2030 et de -0,13 % en 2050 par rapport au scénario de référence¹.

Le MIE devrait également fournir un financement de l'UE pour la mise en œuvre de projets de transport civilo-militaire à double usage afin de permettre une mobilité militaire fluide

¹ Commission européenne: Direction générale de la mobilité et des transports, Schade, W., Khanna, A., Mader, S., Streif, M. et al, *Support study on the climate adaptation and cross-border investment needs to realise the TEN-T network*, Office des publications de l'Union européenne, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/7839720>

dans l'ensemble de l'UE. L'infrastructure de transport actuelle de l'UE (y compris le RTE-T) ne permet pas de déplacer à grande échelle des troupes, des équipements lourds et du matériel dans des délais très courts. C'est pourtant essentiel pour la sécurité et la défense européennes, comme le reconnaît le livre blanc conjoint intitulé «Préparation de la défense européenne à l'horizon 2030» adopté le 19 mars 2025. Le MIE contribue également à l'objectif global de la «Stratégie de l'Union européenne en matière de préparation», qui consiste à créer une Union sûre et résiliente visant à préserver les fonctions vitales de la société en toutes circonstances.

L'Union a mis en évidence quatre corridors de mobilité militaire multimodale prioritaires, couvrant le rail, la route, les rivières, la mer et l'air, qui nécessitent des investissements substantiels et urgents afin de faciliter le déplacement des troupes et des équipements militaires. Il s'agit notamment d'élargir les tunnels ferroviaires, de renforcer les ponts routiers et ferroviaires et d'agrandir les terminaux portuaires et aéroportuaires. En collaboration avec les États membres et la communauté militaire, des investissements prioritaires ont été recensés pour éliminer les goulets d'étranglement les plus urgents («points névralgiques»).

Outil essentiel à l'achèvement de l'union de l'énergie, le MIE financera deux types de projets transfrontières dans le domaine de l'énergie:

- les projets d'infrastructure énergétique dans les secteurs de l'électricité, de l'hydrogène et du transport de dioxyde de carbone qui ont une incidence transfrontière significative et qui ont reçu le statut de projet d'intérêt commun (PIC) ou de projet d'intérêt mutuel (PIM) en vertu du règlement RTE-E;
- les projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables qui sont basés sur un accord de coopération entre les États membres en vertu de la directive sur les énergies renouvelables.

Ces projets sont essentiels pour i) améliorer la sécurité de l'approvisionnement énergétique dans l'Union et dans les pays tiers voisins; ii) décarboner le système énergétique; iii) faciliter l'intégration des sources d'énergie renouvelables, sur terre et en mer; iv) mieux intégrer les marchés de l'énergie; et v) permettre aux ménages et aux entreprises européennes d'accéder à une énergie abordable; contribuant ainsi à la compétitivité de l'économie européenne et à la prospérité des personnes.

Dans ses conclusions relatives au développement d'une infrastructure de réseau électrique durable, approuvées par le Conseil «Transports, télécommunications et énergie» lors de sa session tenue le 30 mai 2024, le Conseil a reconnu «les besoins d'investissement sans précédent dans les réseaux d'électricité, tant au niveau du transport qu'à celui de la distribution, afin d'assurer un système électrique européen hautement interconnecté, intégré et synchronisé», a invité la Commission «à rechercher des moyens d'accroître les investissements globaux dans les infrastructures de réseau électrique» et a souligné «la nécessité d'un MIE robuste afin d'apporter une réponse et un soutien adéquats aux besoins d'investissement accrus dans les projets de développement de réseaux à quai et en mer».

- **Cohérence avec les dispositions existantes**

L'objectif principal du MIE est de soutenir la réalisation des objectifs politiques de l'UE dans les secteurs des transports et de l'énergie pour les réseaux transeuropéens et la coopération transfrontière en matière d'énergie renouvelable, en permettant ou en accélérant les investissements dans des projets d'intérêt commun et des projets d'intérêt mutuel, et en soutenant la coopération transfrontière dans le domaine de la production d'énergie renouvelable.

Dans le secteur des transports, le MIE contribue aux objectifs à long terme de l'Union quant à l'achèvement du réseau central du RTE-T à l'horizon 2030², à l'achèvement du réseau central étendu d'ici à 2040 et, le cas échéant, aux progrès dans l'achèvement du réseau global du RTE-T d'ici à 2050 au moyen d'études préparatoires. Le prochain cadre financier pluriannuel (CFP) sera donc décisif, en particulier pour l'achèvement du réseau central.

Les investissements financés par le MIE soutiennent également la transition vers une mobilité propre, interopérable et multimodale. Le MIE contribue également au développement d'un réseau ferroviaire européen à grande vitesse destiné à relier les capitales de l'UE (y compris par des trains de nuit) et à accélérer le fret ferroviaire.

Dans le secteur de l'énergie, le MIE complète le cadre des réseaux transeuropéens d'énergie (RTE-E) et la sélection des PIC et PIM. En vertu du règlement RTE-E, la logique en trois étapes suivante s'applique aux investissements dans ces PIC et PIM. Tout d'abord, les investissements devraient être proposés en priorité au marché. Ensuite, si les investissements ne sont pas réalisés par le marché, il convient d'étudier des solutions réglementaires et d'adapter le cadre réglementaire pertinent si nécessaire. Enfin, lorsque les deux premières étapes ne suffisent pas à réaliser les investissements nécessaires dans les PIC, des subventions du MIE peuvent être accordées aux PIC éligibles en tant qu'option de dernier recours. Le MIE complète également les mécanismes de coopération prévus par la directive sur les énergies renouvelables, tels que les transferts statistiques, les projets conjoints ou les régimes de soutien conjoints.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

Les infrastructures de transport et d'énergie ainsi que la production d'énergie seront soutenues à des degrés divers par différents programmes et instruments financiers de l'UE, notamment le MIE, les plans de partenariat national et régional, le Fonds européen pour la compétitivité et «Horizon Europe» ainsi qu'«Europe dans le monde».

Il importe de faire l'usage le plus efficace des différents programmes et instruments de financement de l'UE afin de maximiser la complémentarité et la valeur ajoutée des investissements soutenus par l'UE. La nouvelle structure du CFP devrait permettre d'atteindre cet objectif en maintenant la cohérence entre les programmes de l'UE concernés, en évitant les chevauchements et en se concentrant sur les investissements à forte valeur ajoutée pour l'UE.

Dans ce contexte, le MIE devrait se concentrer sur le soutien i) aux projets ayant une dimension transfrontière sur les réseaux RTE-T et RTE-E, ii) aux projets visant à assurer une mobilité militaire fluide à travers l'UE, et iii) aux projets dans le domaine de la coopération en matière d'énergie renouvelable. Les investissements dans le réseau RTE-T au titre des plans de partenariat national et régional devraient compléter les investissements au titre du MIE.

L'extension des corridors RTE-T aux pays candidats et des infrastructures de transport et d'énergie dans les pays tiers devrait être soutenue en étroite coordination avec «Europe dans le monde».

² Règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant les règlements (UE) 2021/1153 et (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013 (JO L, 2024/1679, 28.6.2024, <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>)

Un processus de cocréation fort entre la R&I et le MIE sera poursuivi en particulier pour la décarbonation de tous les modes de transport, mais aussi pour l'énergie. «Horizon Europe» continuera à soutenir la recherche et l'innovation dans le domaine des transports et de l'énergie. Le Fonds européen pour la compétitivité couvrira le développement et le déploiement de solutions innovantes de pointe pour la décarbonation, la numérisation, la durabilité et la résilience des transports et de l'énergie (par exemple, la nouvelle génération du système européen de gestion du trafic aérien soutenu par l'IA et les technologies cloud, le ferry du futur à double usage civil et militaire et à zéro émission). Il devrait notamment déterminer la meilleure combinaison de capitaux privés et publics pour ces investissements.

Les actions du MIE devraient être utilisées, de manière proportionnée, pour remédier aux défaillances des marchés ou à l'inadéquation de ceux-ci en matière d'investissements, sans causer d'éviction du financement privé ou de double emploi avec ce dernier, et devraient présenter une valeur ajoutée européenne manifeste. À cet égard, les mesures du MIE et de l'union européenne de l'épargne et des investissements³ peuvent se soutenir mutuellement, car le financement public peut être efficace pour réduire les risques des grands projets d'infrastructure et attirer les investissements privés dans l'Union, créant ainsi un effet de levier important. En parallèle, la disponibilité croissante d'instruments d'investissement collectif efficaces, tels que les fonds européens d'investissement à long terme (ELTIF), peut catalyser efficacement les investissements à long terme des investisseurs institutionnels et autres investisseurs privés dans des projets d'infrastructure, complétant et amplifiant ainsi le financement disponible auprès du MIE. Cela permettra également d'assurer la cohérence entre les actions menées dans le cadre du programme et les règles de l'UE relatives aux aides d'État, y compris les projets multinationaux tels que les projets importants d'intérêt européen commun (PIIEC), en évitant les distorsions indues de la concurrence dans le marché unique.

Les objectifs de l'Union en matière de transport et d'énergie doivent être atteints de manière à garantir la compétitivité, la croissance économique, la cohésion et la sécurité, en cohérence avec les politiques climatiques et environnementales. Les investissements devraient favoriser la neutralité climatique d'ici 2050, éviter la perte de biodiversité et réduire ou éliminer la pollution, conformément à la politique et à la législation de l'UE. Le cas échéant, des solutions fondées sur la nature pourraient être intégrées aux projets, car elles peuvent souvent renforcer la résilience climatique tout en étant rentables et en procurant des avantages à la société.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

Les réseaux transeuropéens sont couverts par l'article 170 du TFUE, qui dispose que: «L'Union contribue à l'établissement et au développement de réseaux transeuropéens dans les secteurs des infrastructures du transport, des télécommunications et de l'énergie».

Le droit de l'UE d'agir dans le domaine du financement des infrastructures est inscrit à l'article 171 du TFUE, qui prévoit que l'Union «peut soutenir des projets d'intérêt commun soutenus par les États membres [...], en particulier sous la forme d'études de faisabilité, de garanties d'emprunt ou de bonifications d'intérêts».

³ COM/2025/124 final

L'article 172 du TFUE dispose que «les orientations et les autres mesures visées à l'article 171, paragraphe 1, sont arrêtées par le Parlement européen et le Conseil, statuant conformément à la procédure législative ordinaire et après consultation du Comité économique et social et du Comité des régions.»

La coopération transfrontière dans le domaine des énergies renouvelables est couverte par l'article 194, paragraphe 1, du TFUE, qui dispose que «[d]ans le cadre de l'établissement ou du fonctionnement du marché intérieur et en tenant compte de l'exigence de préserver et d'améliorer l'environnement, la politique de l'Union dans le domaine de l'énergie vise, dans un esprit de solidarité entre les États membres: a) à assurer le fonctionnement du marché de l'énergie; b) à assurer la sécurité de l'approvisionnement énergétique dans l'Union; [et] (c) à promouvoir l'efficacité énergétique et les économies d'énergie ainsi que le développement des énergies nouvelles et renouvelables».

À cette fin, comme le précise l'article 194, paragraphe 2, du TFUE, «le Parlement européen et le Conseil, statuant conformément à la procédure législative ordinaire, établissent les mesures nécessaires pour atteindre les objectifs visés [à l'article 194,] paragraphe 1.»

- **Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

Une action spécifique de l'UE est nécessaire en raison de l'échelle et du type par nature européens des problèmes visés par le MIE, qui pourront être résolus plus efficacement au niveau de l'Union, générant des avantages globaux supérieurs, entraînant une mise en œuvre plus rapide et une réduction des coûts si la Commission coordonne les actions des États membres.

Le financement européen est également le moyen approprié de surmonter les obstacles financiers auxquels les projets transfrontières sont généralement confrontés. En raison de la répartition inégale des bénéfices et des coûts des projets entre les différents États membres concernés; le financement de ces projets par les seules sources de financement nationales est plus compliqué.

- **Proportionnalité**

La proposition est conforme au principe de proportionnalité et relève de la capacité d'action dans le domaine des réseaux transeuropéens, telle que définie à l'article 170 du TFUE et à l'article 194 du TFUE en ce qui concerne les projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables. L'action envisagée par la présente proposition se limite spécifiquement à la dimension européenne des infrastructures dans les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique, et du déploiement transfrontière des sources d'énergie renouvelables.

- **Choix de l'instrument**

L'instrument législatif et le type de mesures (financement) sont tous deux précisés dans le TFUE, qui prévoit la base juridique du MIE et dispose que les missions, les objectifs prioritaires et l'organisation des réseaux transeuropéens peuvent être précisés dans des règlements.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS RÉTROSPECTIVES, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations rétrospectives /bilans de qualité de la législation existante**

L'évaluation ex post du MIE 2014-2020 et l'évaluation intermédiaire du MIE 2021-2027 sont menées en parallèle et les travaux sont bien avancés.

Pour le MIE 2014-2020, dans le secteur des transports, toutes les conventions de subvention se sont achevées à la fin de 2024 et les projets sont en cours de clôture. Jusqu'à présent, plus de la moitié des projets ont été clôturés. Ceux-ci ont un taux d'absorption de 91,3 % du budget alloué, par rapport au montant de la dernière convention de subvention en vigueur. Compte tenu de ce taux d'absorption élevé, une très grande partie des projets clôturés ont atteint les objectifs fixés dans la convention de subvention (par exemple: progrès dans la mise en œuvre des tronçons transfrontières, déploiement de l'ERTMS, amélioration des connexions entre les ports et l'arrière-pays, amélioration des voies navigables intérieures, etc.).

Pour le MIE 2014-2020 dans le secteur de l'énergie, le portefeuille comprenait 149 actions, dont 141 ont déjà été finalisées. Les huit actions restantes, dont de grands projets de construction dans le secteur de l'électricité, sont en cours. L'avancement financier global de l'ensemble du portefeuille MIE-1 à la fin de 2024 était de 58 %.

La majeure partie du budget des transports et la plus grande partie du budget de l'énergie pour l'actuel MIE 2021-2027 ont été allouées à des projets. Le budget de mobilité militaire du MIE – Transport (1,7 milliard d'EUR) a été anticipé après l'invasion massive de l'Ukraine par la Russie et est entièrement alloué. Les derniers fonds ont été alloués au début de l'année 2024, ne laissant aucune ressource pour les quatre années restantes du CFP actuel. À la fin de l'année 2024, quelques projets ont été finalisés (par exemple, l'infrastructure pour carburants alternatifs, les aires de stationnement sûres et sécurisées). Dans le cadre du MIE – Énergie, environ 166 projets d'intérêt commun et mutuel ont été sélectionnés dans le cadre de la première liste PIC/PIM, dont 41 ont bénéficié d'un financement dans le cadre de l'appel 2024, ce qui démontre les besoins de financement importants en matière d'infrastructures énergétiques transfrontières.

Étant donné que l'investissement dans les infrastructures est un processus à long terme, il est trop tôt pour mesurer les résultats du MIE 2021-2027. Le MIE a obtenu 1,5 milliard d'EUR de subventions non remboursables, ce qui a permis d'améliorer la connectivité transfrontière entre l'UE et l'Ukraine et d'accroître les capacités via les corridors de solidarité et les corridors RTE-T.

Les conclusions préliminaires des deux évaluations du MIE confirment que le programme fonctionne bien jusqu'à présent. La conception de l'instrument est appropriée pour remédier à un manque historique de financement des infrastructures transfrontières à forte valeur ajoutée européenne en cloisonnant le financement de ces projets dans un instrument spécifique. Il est cohérent avec les autres instruments de financement et politiques de l'UE, notamment en matière de décarbonation et de durabilité environnementale. Son modèle de gouvernance (appels à propositions concurrentiels et gestion directe des fonds par une agence centralisée) est adapté pour répondre aux besoins du programme et offrir des conditions de concurrence équitables aux demandeurs.

Le financement du MIE est systématiquement considéré comme indispensable, permettant la réalisation de projets de transport cruciaux qui, autrement, subiraient des retards importants,

verraient leur portée réduite ou ne seraient pas réalisés du tout en raison d'un financement national ou privé insuffisant. Au-delà du soutien financier direct, le MIE exerce également un effet de levier important, en attirant des capitaux publics et privés supplémentaires et en agissant comme un point d'ancrage stratégique pour l'investissement.

La dernière indication du nombre et de la valeur des actions financées par thème et sous-programme, ainsi que de la déclaration de performance du programme pour le MIE 2021-2027, est que le MIE est également en bonne voie pour atteindre la plupart de ses objectifs de résultats, avec d'excellentes performances dans la réalisation des résultats escomptés. Même s'il faudra du temps pour que les résultats et les effets se concrétisent pleinement, la trajectoire actuelle du programme laisse entrevoir des résultats positifs conformes à ses objectifs.

Comme le prévoit l'article 22, paragraphe 4, du règlement (UE) 2021/1153 établissant le MIE⁴ et actuellement en vigueur, la Commission publiera cette année à l'automne un rapport d'avancement sur la mise en œuvre du programme de 2021 à 2024. Il présentera pour chaque secteur: les différents appels à propositions, les principaux domaines d'investissement et la manière dont le MIE a pu réagir aux crises récentes.

- **Consultation des parties intéressées**

Une série de consultations publiques couvrant l'ensemble des financements futurs de l'Union a été lancée le 12 février et est restée ouverte jusqu'au 6 mai 2025. Une consultation portait sur les fonds de l'UE mis en œuvre avec les États membres et les régions et couvrait les réseaux transeuropéens, la politique de cohésion, la politique agricole commune, la politique de la pêche, la politique maritime et les affaires intérieures.

En ce qui concerne les réseaux transeuropéens, les parties prenantes soulignent l'importance cruciale du maintien d'un instrument spécifique au niveau de l'UE pour les infrastructures de transport (tel que le MIE), distinct des enveloppes d'investissement nationales.

Les autorités publiques d'Europe centrale et orientale plaident pour un soutien spécifique de l'UE afin de moderniser et d'étendre les principaux corridors du RTE-T, citant les retards dans l'électrification, les goulets d'étranglement dans la capacité du fret et les lacunes dans la connectivité multimodale. Par exemple, les répondants polonais et roumains soulignent la nécessité d'améliorer les liaisons est-ouest et les systèmes de signalisation interopérables afin d'améliorer la mobilité transfrontière.

Dans le domaine de l'énergie, les parties prenantes signalent plusieurs obstacles persistants qui nuisent à l'efficacité et au caractère inclusif du soutien de l'Union aux infrastructures énergétiques. Les organismes du secteur public de Roumanie, de Pologne, d'Allemagne et d'Espagne soulignent que les infrastructures de réseau obsolètes, en particulier dans les zones rurales et dépendantes du charbon, ralentissent le déploiement des énergies renouvelables. Ces régions manquent souvent de capacités de transport suffisantes ou sont confrontées à des retards dans la modernisation du réseau, ce qui entraîne l'enlisement des projets et le non-respect des objectifs climatiques. Les acteurs régionaux et municipaux, en particulier en Finlande et dans les États baltes, s'inquiètent de la lenteur des interconnexions transfrontières

⁴ Article 22, paragraphe 4, du règlement (UE) 2021/1153 du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2021 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et abrogeant les règlements (UE) n° 1316/2013 et (UE) n° 283/2014 (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE).

et de la fragmentation de la planification entre les niveaux national et européen. Ils considèrent que la situation affaiblit la résilience et l'interopérabilité du système énergétique européen, en particulier dans le contexte des tensions géopolitiques.

De mars à mai 2025, la Commission a organisé un panel de citoyens européens sur le nouveau budget européen afin de permettre aux citoyens de s'engager auprès des institutions européennes et d'avoir leur mot à dire sur le processus d'élaboration des politiques de l'Union. L'événement comprenait trois sessions réunissant 150 citoyens sélectionnés au hasard, dont une session en personne du 28 au 30 mars, une deuxième session en ligne (25-27 avril), et une troisième et dernière session à Bruxelles (16-18 mai). Les participants, venus des 27 pays de l'UE et représentant la diversité de l'Union, ont réfléchi aux domaines dans lesquels le budget de l'UE pourrait apporter le plus de valeur ajoutée aux Européens et ont également souligné l'importance des infrastructures transfrontières, notamment dans le domaine des transports. Un nombre considérable d'États membres ont demandé un budget supplémentaire pour la mobilité militaire lors de la révision à mi-parcours du CFP actuel en 2024, en raison de l'épuisement de l'enveloppe du MIE. De nombreux États membres demandent régulièrement que la mobilité militaire soit considérée comme une priorité pour les investissements de l'UE dans les infrastructures de transport, compte tenu du contexte géopolitique général et de l'évolution de la situation en matière de sécurité lors des réunions du Conseil et dans les formats liés à la sécurité et à la défense.

- **Analyse d'impact**

La proposition est étayée par l'analyse d'impact relative aux enveloppes nationales préaffectées dans le cadre du CFP pour la période postérieure à 2027, soumise au comité d'examen de la réglementation le 7 juillet 2025. La Commission a rendu son avis le 10 juillet.

L'analyse d'impact s'est concentrée sur la conception et la portée des plans de partenariat national et régional visant à mettre en œuvre les futures enveloppes nationales préaffectées. Pour les investissements dans les transports transeuropéens (y compris la mobilité militaire), les infrastructures énergétiques et la coopération transfrontière dans le domaine des énergies renouvelables, elle a évalué deux options pour le financement des projets transfrontières: la mise en œuvre dans le cadre d'enveloppes nationales préaffectées ou d'un instrument spécifique pour les projets transfrontières.

L'analyse d'impact a comparé l'expérience acquise lors de la mise en œuvre de projets transfrontières dans le cadre des plans nationaux et régionaux actuels (par exemple, la politique de cohésion, la facilité pour la reprise et la résilience) et l'expérience acquise dans le cadre du MIE. Elle a également évalué la charge administrative pour les autorités des États membres et les promoteurs de projets des deux options et a discuté de l'utilisation optimale des fonds de l'UE.

L'analyse d'impact a conclu que la gestion directe de l'aide de l'UE garantirait la prévisibilité et la stabilité nécessaires aux projets transfrontières complexes. L'attribution des subventions par le biais d'une approche concurrentielle et progressive permettrait de se concentrer sur les projets les plus aboutis.

Des liens plus étroits entre le financement européen et les priorités politiques des plans nationaux renforceraient leur dimension transfrontière. Toutefois, la mise en œuvre de projets d'infrastructure transfrontières par le biais des plans serait plus complexe et plus coûteuse pour les autorités des États membres et les promoteurs de projets. L'alignement par les États membres de leurs programmes d'investissement sur ceux des pays voisins serait un processus

de longue haleine, tant au cours des négociations initiales du plan qu'en cas de modification. Par exemple, l'Allemagne devrait coordonner son plan national avec huit États membres voisins; la Hongrie avec cinq. Si le processus est retardé dans un ou plusieurs États membres, cela pourrait entraîner des retards en chaîne. La Commission pourrait soutenir ces efforts de coordination (à la fois pendant les négociations et par la fourniture d'une assistance technique via les plans), mais la charge pour les autorités des États membres resterait importante. Cela pourrait également accroître considérablement la charge administrative des promoteurs de projets, qui devraient mettre en œuvre leurs projets transfrontières dans le cadre de plusieurs plans nationaux et rendre compte dans le cadre de systèmes de rapport et d'audit distincts (un par État membre).

Toutefois, l'analyse d'impact a souligné que les plans de partenariat national et régional pourraient prévoir des investissements complémentaires pour les tronçons transfrontières et les projets présentant un grand intérêt pour l'UE. Il pourrait s'agir de sections d'intérêt national sur les réseaux transeuropéens et de certains projets énergétiques, tels que les renforcements des réseaux nationaux qui soutiennent les interconnexions transfrontières. Étant donné que ces projets seraient réalisés sur le territoire d'un seul État membre, leur mise en œuvre n'entraînerait pas les coûts supplémentaires mentionnés ci-dessus pour les projets transfrontières impliquant plus d'un État membre. Les fonds alloués à ces projets pourraient également être très utiles lorsqu'ils sont combinés à un financement de l'Union dans le cadre de ventes aux enchères transfrontières d'énergies renouvelables gérées de manière centralisée (modèle d'enchères en tant que service).

Une aide de l'Union gérée directement garantirait la prévisibilité et la stabilité nécessaires aux projets transfrontières complexes. L'octroi d'un financement directement au niveau de l'Union permettrait de maintenir la motivation politique à long terme en faveur des projets stratégiques, de créer suffisamment de certitude, de prévisibilité et de stabilité pour les autres investisseurs. La gestion directe faciliterait également la mise en œuvre coordonnée des projets de mobilité militaire afin de faciliter le transport rapide et fluide des troupes et des équipements militaires dans l'ensemble de l'Union.

L'attribution des subventions par le biais d'une approche concurrentielle et progressive en gestion directe garantirait la prévisibilité du financement et permettrait de se concentrer sur les (phases de) projets les plus abouti(e)s. En outre, en cas de retards importants dans la mise en œuvre ou si les coûts du projet sont inférieurs aux prévisions initiales (par exemple grâce au succès des procédures de passation des marchés publics), les montants non utilisés par les bénéficiaires pourraient être réaffectés à d'autres projets. Le principe «use it or lose it» (utilisé ou perdu) du MIE a permis d'optimiser les fonds au sein du programme et de les réaffecter à d'autres projets offrant la meilleure valeur ajoutée pour l'UE. Pour le MIE 2014-2020, l'approche «use it or lose it» permettra d'augmenter l'absorption du programme d'environ 80 % à 90 % selon les estimations actuelles.

La gestion directe de projets transfrontières complexes réduirait également les coûts administratifs pour les autorités des États membres. Les économies d'échelle réalisées dans le cadre d'un modèle de mise en œuvre basé sur les coûts permettent de maintenir le coût global de la gestion directe à un niveau peu élevé. Le taux de productivité élevé le confirme, chaque employé équivalent temps plein gérant un budget moyen de 25 millions d'EUR par an. Cela couvre l'ensemble du cycle de gestion du programme, depuis la publication de l'appel jusqu'à l'audit, en passant par le retour d'information sur la politique et l'établissement de rapports. La gestion directe des projets transfrontières dans les domaines du transport et de l'énergie est

rentable et représente 0,39 % des fonds de l'Union pour la période 2021-2027, y compris tous les coûts de coordination et de gestion engagés par la Commission.

L'existence d'un instrument distinct nécessiterait toutefois des efforts pour assurer la cohérence avec les investissements en matière de transport et d'énergie qui seraient inclus dans les plans.

La proposition de la Commission reflète les avantages d'un instrument spécifique pour les projets transfrontières mis en évidence dans l'analyse d'impact.

- **Simplification**

Les efforts de simplification globale déployés par la Commission dans le cadre du CFP pour la période postérieure à 2027 s'appliqueront également à la mise en œuvre du programme du MIE.

Le MIE est conçu pour réduire les chevauchements et la complexité. Pour les infrastructures de transport et d'énergie, le MIE se concentrera donc sur des projets ayant une dimension transfrontière manifeste et qui sont complémentaires aux investissements réalisés dans le cadre des plans de partenariat national et régional.

Les règles des plans de partenariat national et régional et du MIE sont alignées autant que possible. Une délimitation claire entre le MIE et les plans de partenariat national et régional et l'alignement des règles réduiront les complexités actuelles du paysage financier de l'UE et profiteront à la fois aux autorités des États membres et aux bénéficiaires.

Pour plus de simplification, le MIE s'appuiera, le cas échéant, sur des options de coûts simplifiés (montants forfaitaires, coûts unitaires) lors de l'attribution des subventions. Le règlement prévoit également un cadre juridique simplifié pour le MIE grâce à la possibilité de déplacer des dispositions et des conditions vers des programmes de travail.

Le règlement (UE) [XXX]* du Parlement européen et du Conseil [règlement sur les performances] proposé dans le cadre du CFP pour la période postérieure à 2027 vise à réduire l'incohérence et la complexité des exigences en matière de suivi et d'établissement de rapports. Les modalités de suivi, d'évaluation et d'établissement de rapports ne seront pas fixées individuellement pour chaque instrument de financement tel que le MIE, mais simplifiées et rationalisées dans l'ensemble du CFP, y compris pour l'information, la communication et la visibilité.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition de la Commission relative au MIE comprend le montant suivant: 81 428 000 000 EUR (en prix courants).

À la lumière de l'expérience positive découlant de la mise en œuvre des précédents programmes MIE, la Commission propose de poursuivre la mise en œuvre du nouveau programme, pour les secteurs du MIE, en gestion directe par la Commission et une agence exécutive.

Comme indiqué dans la fiche financière et numérique législative, le budget proposé couvrira toutes les dépenses opérationnelles nécessaires à la mise en œuvre du programme MIE ainsi que le coût des ressources humaines et des autres dépenses administratives liées à la gestion du programme.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Explication détaillée des différentes dispositions de la proposition**

Article premier – Objet

Cet article présente l'objet du règlement, à savoir l'établissement du programme Mécanisme pour l'interconnexion en Europe.

Article 2 – Définitions

Cet article énonce les définitions applicables au règlement.

Article 3 – Objectifs du programme

Cet article énonce l'objectif général du programme et les objectifs spécifiques pour chaque secteur.

Article 4 – Budget

Cet article présente la dotation financière indicative allouée au programme.

Cet article prévoit une enveloppe visant à couvrir l'ensemble des dépenses nécessaires liées aux activités préparatoires, de suivi, de contrôle, d'audit, d'évaluation et autres; aux études nécessaires, réunions d'experts, outils informatiques institutionnels et toute autre assistance technique et administrative nécessaire à la gestion du programme.

Article 5 – Ressources supplémentaires

Cet article présente les conditions des contributions financières supplémentaires au programme.

Article 6 – Financement alternatif, combiné et cumulé

Cet article prévoit qu'une action ayant reçu une contribution au titre du programme peut aussi recevoir une contribution de tout autre programme de l'Union, si les contributions ne couvrent pas les mêmes coûts.

Article 7 – Participation des pays tiers au programme

Cet article énonce les conditions dans lesquelles des pays tiers peuvent participer au programme.

Article 8 – Mise en œuvre et formes du financement de l'UE

Cet article énonce le mode de gestion du MIE en tant que gestion directe. Toutes les formes de financement et de soutien financier envisagés en vertu du règlement financier peuvent être utilisées. Le soutien aux instruments financiers ou aux garanties budgétaires sera acheminé par l'intermédiaire de l'instrument d'investissement que constitue le Fonds européen pour la compétitivité (FEC) ou du mécanisme de mise en œuvre d'«Europe dans le monde».

Article 9 – Éligibilité

Cet article énonce les critères d'éligibilité des personnes et des entités au programme.

Article 10 – Règles complémentaires des subventions

Cet article définit les conditions de réduction, de suspension, de résiliation ou de transfert des subventions afin d'assurer une bonne gestion financière et d'atténuer les risques liés aux retards importants qui peuvent survenir dans le cas de grands projets d'infrastructure. Il prévoit que les subventions peuvent être réduites ou supprimées si l'action concernée par la subvention n'a pas débuté dans l'année suivant la date de démarrage indiquée dans la convention de subvention ou si l'examen de l'état d'avancement de l'action établit que la mise en œuvre de celle-ci a pris un retard tel qu'il est probable que ses objectifs ne soient pas atteints. Cet article stipule les simplifications des conventions de subvention concernant un projet global.

Cet article fixe également les taux de cofinancement maximum applicables à chaque secteur.

Article 11 – Projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables

Cet article établit les objectifs et les conditions des projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables. Il fournit des critères généraux et des règles de procédure pour sélectionner ces projets et habilite la Commission à arrêter des critères spécifiques et les détails du processus pour ces projets au moyen d'un acte délégué. Cet article prévoit également la possibilité de transférer des fonds vers le mécanisme de financement des énergies renouvelables de l'Union mis en place par le règlement (UE) 2018/1999.

Article 12 – Programme de travail

Cet article prévoit que le programme sera mis en œuvre au moyen de programmes de travail visés à l'article 110 du règlement (UE, Euratom) 2024/2509.

Article 13 – Actes délégués

Cet article autorise la Commission à adopter des actes délégués relatifs à l'annexe du présent règlement.

Article 14 – Exercice de la délégation

Cet article énonce les dispositions standard de la délégation de pouvoirs.

Article 15 – Procédure de comité

Cet article aborde le comité de coordination du MIE au sens du règlement (UE) n° 182/2011. Il précise que la procédure consultative prévue à l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'appliquera.

Article 16 – Modifications du règlement (UE) 2024/1679

Cet article prévoit une modification de l'article 48 du règlement (UE) 2024/1679 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport. L'objectif est de modifier la base juridique de l'acte d'exécution de la Commission sur les normes relatives aux infrastructures à double usage actuellement prévues dans le règlement

MIE (article 12, paragraphe 2, du règlement (UE) 2024/1679). Pour cet acte d'exécution, le règlement (UE) 2024/1679 établissant les normes d'infrastructure pour le réseau RTE-T est une base juridique plus appropriée qu'un programme de dépenses du MIE. Toutefois, le règlement d'exécution (UE) 2021/1328 de la Commission continuera à s'appliquer jusqu'à ce que la Commission adopte un nouvel acte d'exécution conformément à l'article 48, paragraphe 3, du règlement (UE) 2024/1679.

Article 17 – Abrogation

Cet article abroge le règlement MIE précédent (règlement (UE) 2021/1153).

Article 18 – Dispositions transitoires

Cet article prévoit les dispositions transitoires relatives aux actions du MIE et à l'assistance technique et administrative.

Article 19 – Entrée en vigueur et mise en application

Cet article précise que ce règlement est applicable à partir du 1^{er} janvier 2028.

Annexe

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe pour la période 2028-2034, modifiant le règlement (UE) 2024/1679 et abrogeant le règlement (UE) 2021/1153**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,
vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 172, premier alinéa, et son article 194, paragraphe 2,
vu la proposition de la Commission européenne,
après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,
vu l'avis du Comité économique et social européen¹,
vu l'avis du Comité des régions²,
statuant conformément à la procédure législative ordinaire,
considérant ce qui suit:

- (1) Le présent règlement établit le programme «Mécanisme pour l'interconnexion en Europe» (le «programme») en vue d'accélérer les investissements dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie et de mobiliser les financements provenant tant du secteur public que du secteur privé, tout en renforçant la sécurité juridique et en respectant le principe de neutralité technologique. Il vise également à faciliter la coopération transfrontière dans le domaine des énergies renouvelables, notamment en soutenant des projets transfrontières. Le programme devrait faciliter une exploitation totale des synergies entre les secteurs des transports et de l'énergie, renforçant ainsi l'efficacité de l'intervention de l'Union et permettant une optimisation des coûts de mise en œuvre. Le présent règlement établit l'enveloppe financière du programme. Aux fins du présent règlement, les prix courants sont calculés en appliquant un déflateur fixe de 2 %.
- (2) L'efficacité du transport des personnes³ et des marchandises est un pilier essentiel du fonctionnement de l'Union, qui joue un rôle crucial dans la promotion de la compétitivité et de la croissance économique, la garantie de la cohésion et la réalisation des objectifs en matière de climat et d'environnement. La capacité des citoyens et des marchandises à circuler librement et efficacement dans un marché unique complet et bien connecté renforce la connectivité, garantit l'accès aux emplois et aux services et soutient les économies locales et le commerce. Dans le même temps, il est nécessaire d'avoir un système de transport décarboné et durable pour atteindre les objectifs climatiques de l'Union et remédier à la dépendance stratégique et non durable de l'économie de l'Union à l'égard des combustibles fossiles. Un fret efficace

¹ *JO L..., p.

² *JO L..., p.

³ Y compris les personnes à mobilité réduite et les personnes handicapées.

et sûr est indispensable pour fournir les biens nécessaires aux citoyens, faire tourner notre économie et soutenir notre sécurité militaire. Le rapport Draghi sur l'avenir de la compétitivité européenne⁴ reconnaît l'importance d'augmenter les investissements dans les infrastructures de transport et souligne la nécessité d'un marché du transport multimodal intégré ainsi que la forte demande de décarbonation et de solutions propres. Le rapport Draghi préconise de stimuler la transformation numérique dans l'Union dans des secteurs économiques clés, tels que les transports. Le rapport Letta sur l'avenir du marché intérieur souligne que le secteur des transports est un domaine clé dans lequel une intégration européenne plus poussée est essentielle pour libérer pleinement le potentiel du marché intérieur. Le rapport Letta souligne notamment la nécessité d'achever le réseau RTE-T et met en évidence les possibilités qu'offre un réseau paneuropéen de trains à grande vitesse pour révolutionner les déplacements en Europe et servir de catalyseur à l'intégration de l'Union. Le rapport Niinistö sur la préparation civile et militaire de l'Europe souligne l'importance des corridors de transport à double usage pour les mouvements militaires et les chaînes d'approvisionnement, la résilience des infrastructures de transport face au changement climatique, ainsi que la nécessité de sécuriser les voies d'approvisionnement maritimes utilisées pour le commerce extérieur de l'Union.

- (3) L'Union devrait faciliter les projets dans les régions défavorisées, moins bien connectées, rurales, insulaires, côtières, périphériques, congestionnées, ultrapériphériques ou isolées afin de permettre l'accès aux réseaux transeuropéens d'énergie et de transport tout en apportant des avantages à l'ensemble de l'Union sur le plan de la sécurité, de la compétitivité ainsi que de la cohésion sociale, économique et territoriale. Le règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil⁵ identifie l'infrastructure du réseau transeuropéen de transport, définit les exigences auxquelles cette infrastructure doit répondre et prévoit des mesures pour leur mise en œuvre. Ledit règlement prévoit l'achèvement du réseau central du réseau transeuropéen de transport d'ici à 2030 et du réseau central étendu d'ici à 2040 grâce à la création de nouvelles infrastructures ainsi qu'à l'amélioration et à la remise en état substantielles de l'infrastructure existante. Il en résultera un réseau performant pour le transport de passagers et de marchandises.
- (4) Afin d'atteindre les objectifs fixés dans le règlement (UE) 2024/1679, il est nécessaire de soutenir financièrement le développement transfrontalier, y compris celui des ports et de leurs connexions avec l'arrière-pays, ainsi que le déploiement des carburants alternatifs et l'élimination des liaisons manquantes et d'assurer, le cas échéant, la cohérence des actions soutenues par le programme avec les plans de travail des corridors établis conformément à l'article 54 du règlement (UE) 2024/1679 et avec le développement global du réseau sur les plans de la performance et de l'interopérabilité.
- (5) Le livre blanc conjoint intitulé «Préparation de la défense européenne à l'horizon 2030»⁶ a reconnu la mobilité militaire comme un élément indispensable et

⁴ Mario Draghi, «Une stratégie de compétitivité pour l'Europe», septembre 2024, https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/draghi-report_fr

⁵ Règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant les règlements (UE) 2021/1153 et (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013 (JO L, 2024/1679, 28.6.2024)

⁶ Livre blanc conjoint, Préparation de la défense européenne à l'horizon 2030, JOIN(2025) 120 final, 19 mars 2025.

essentiel de la sécurité et de la défense européennes et a souligné la valeur ajoutée de l'Union en ce qui concerne le soutien aux infrastructures à double usage pour la mobilité. Le règlement (UE) 2021/1153 du Parlement européen et du Conseil⁷ inclut pour la première fois une enveloppe financière dédiée au développement d'infrastructures de transport à double usage civil et de défense. Il est essentiel que l'infrastructure de transport de l'Union permette un déplacement rapide et efficace du personnel, du matériel et de l'équipement militaires par voies aérienne, terrestre et maritime. En conséquence, il est nécessaire de moderniser l'infrastructure de tous les modes de transport pour répondre aux besoins militaires. Le programme devrait rechercher la complémentarité avec les activités spécifiques soutenues au titre du Fonds européen pour la compétitivité (également en ce qui concerne les projets importants d'intérêt européen commun [PIIEC]), visant notamment à renforcer l'accès des États membres aux capacités de mobilité militaire et leur disponibilité, et à soutenir le développement de solutions numériques pour faciliter la mobilité militaire, ainsi que des mesures soutenues au titre des plans de partenariat national et régional.

- (6) Dans le domaine de la mobilité militaire, le programme vise à permettre le transport d'équipements et de personnel militaires à travers l'UE de manière rapide et à grande échelle, en tenant compte de l'expertise militaire au niveau de l'Union. Le programme devrait être cohérent avec les efforts déployés par l'Union pour accroître son niveau de préparation en matière de défense, comme le souligne le livre blanc conjoint intitulé «Préparation de la défense européenne à l'horizon 2030».
- (7) L'Union a développé ses propres systèmes spatiaux pour le positionnement, la navigation et la synchronisation (PNS) (Galileo, EGNOS et LEO PNT), le programme d'observation et de surveillance de la Terre (Copernicus, EOGS) et la connectivité sécurisée (GOVSATCOM et IRIS²). Tous ces systèmes offrent tous des services avancés qui procurent d'importants avantages économiques aux utilisateurs publics et privés. Par conséquent, toute infrastructure de transport et d'énergie financée par le MIE qui utilise des services PNS ou d'observation de la Terre devrait être techniquement compatible avec ces programmes. Pour assurer cette compatibilité, le programme de travail peut, le cas échéant, veiller à ce que les actions soutenues par le MIE qui incluent des technologies de PNS, de connectivité ou d'observation soient techniquement compatibles avec les systèmes spatiaux de l'UE.
- (8) La stratégie européenne de sécurité intérieure (ProtectEU) souligne que la sécurité est le socle sur lequel reposent toutes nos libertés et part du principe que la sécurité doit être intégrée dans toutes les politiques de l'UE.
- (9) L'expansion et la modernisation des infrastructures énergétiques sont une condition essentielle à l'instauration d'une véritable union de l'énergie, complète et interconnectée, qui garantisse la sécurité et l'indépendance énergétiques de l'Union, le caractère abordable de l'énergie, la compétitivité industrielle, tout en atteignant les objectifs de l'Union en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030 et en parvenant à la neutralité climatique d'ici à 2050. Les réseaux énergétiques sont nécessaires à l'intégration d'une production supplémentaire d'énergie renouvelable, y compris en mer, pour stimuler la décarbonation et l'électrification de l'industrie, et pour garantir le bon fonctionnement et la compétitivité du marché intérieur de l'énergie, qui assure

⁷ Règlement (UE) 2021/1153 du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2021 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et abrogeant les règlements (UE) n° 1316/2013 et (UE) n° 283/2014 (JO L 249 du 14.7.2021, p. 38, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/oj>).

un approvisionnement en énergie sûr et abordable. Le rapport Draghi reconnaît également l'importance d'augmenter les investissements dans les infrastructures énergétiques. Celui-ci insiste en particulier sur l'investissement dans les réseaux énergétiques et la nécessité d'accroître rapidement le déploiement d'infrastructures énergétiques transfrontières pour assurer l'intégration des énergies renouvelables dans le système européen et décarboner l'industrie européenne. Dans le pacte pour une industrie propre⁸ et le plan d'action pour une énergie abordable⁹, la Commission a souligné le rôle crucial que joue l'achèvement de l'union de l'énergie en investissant dans les infrastructures énergétiques et les réseaux transfrontières pour préserver la compétitivité de l'industrie européenne et la prospérité des citoyens, ainsi que le caractère abordable et la sécurité de l'approvisionnement en énergie. Le plan d'action pour une énergie abordable indique que chaque personne, communauté et entreprise devrait bénéficier de la transition vers une énergie propre. D'après le rapport de suivi sur les infrastructures électriques¹⁰ de l'Agence de l'Union européenne pour la coopération des régulateurs de l'énergie, les besoins en capacité transfrontière s'élèveront à 66 GW d'ici 2030, dont 32 GW ne sont pas encore satisfaits. Le soutien du programme aux projets transfrontières jouera un rôle important pour combler cette lacune.

- (10) Il convient d'accorder une attention particulière aux interconnexions énergétiques transfrontières, y compris les projets complexes tels que les interconnexions hybrides, notamment celles qui sont nécessaires pour atteindre l'objectif de 15 % d'interconnexions électriques d'ici à 2030 fixé par le règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil¹¹.
- (11) Le règlement (UE) 2022/869 du Parlement européen et du Conseil¹² établit des lignes directrices pour le développement en temps voulu et l'interopérabilité de l'infrastructure énergétique transeuropéenne. Il prévoit de recenser les projets d'intérêt commun et les projets d'intérêt mutuel et détermine les conditions d'éligibilité de ces projets pour pouvoir prétendre à l'assistance financière de l'Union. Toutefois, compte tenu de leur nature transfrontière, les projets d'intérêt commun et les projets d'intérêt mutuel créent non seulement des externalités positives importantes et favorisent la solidarité, mais comportent aussi des difficultés spécifiques pour les promoteurs de projets, en raison de leur nature plurijuridictionnelle, des problèmes de coordination et

⁸ COM/2025/85 final

⁹ COM/2025/79 final

¹⁰ ACER: Electricity infrastructure development to support a competitive and sustainable energy system, 2024 Monitoring Report, https://www.acer.europa.eu/sites/default/files/documents/Publications/ACER_2024_Monitoring_Electricity_Infrastructure.pdf.

¹¹ Règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat, modifiant les règlements (CE) no 663/2009 et (CE) no 715/2009 du Parlement européen et du Conseil, les directives 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE et 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil, les directives 2009/119/CE et (UE) 2015/652 du Conseil et abrogeant le règlement (UE) no 525/2013 du Parlement européen et du Conseil (JO L 328 du 21.12.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).

¹² Règlement (UE) 2022/869 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2022 concernant des orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes, modifiant les règlements (CE) n° 715/2009, (UE) 2019/942 et (UE) 2019/943 et les directives 2009/73/CE et (UE) 2019/944, et abrogeant le règlement (UE) n° 347/2013 (JO L 152 du 3.6.2022, p. 45, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/869/oj>).

d'une répartition souvent asymétrique des coûts et des bénéfices. Ils nécessitent donc un soutien au niveau de l'Union.

- (12) Dans le domaine de l'énergie, le programme vise à contribuer au développement de projets d'intérêt commun et de projets d'intérêt mutuel, en vue de promouvoir l'intégration du marché de l'énergie et l'interopérabilité des réseaux énergétiques transfrontières. En outre, le programme vise à faciliter la décarbonation, à promouvoir l'efficacité énergétique et à assurer la sécurité de l'approvisionnement, ainsi qu'à faciliter la coopération transfrontière dans le domaine de l'énergie, y compris en ce qui concerne la production d'énergie renouvelable, ainsi que les installations de stockage qui ne remplissent pas les critères d'éligibilité du règlement (UE) 2022/869. Ce faisant, il convient de prendre en compte les intérêts de toutes les parties prenantes sur lesquelles les projets sont susceptibles d'avoir une incidence.
- (13) La coopération transfrontière entre États membres, ou entre États membres et pays tiers, dans le domaine des énergies renouvelables est essentielle pour atteindre les objectifs de l'Union en matière de décarbonation, de compétitivité, d'achèvement du marché intérieur de l'énergie et de sécurité de l'approvisionnement d'une manière rentable et durable. Le programme vise à parer le risque de voir la coopération transfrontière rester à un niveau sous-optimal en l'absence d'aide financière de l'Union.
- (14) Les projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables devraient permettre de réaliser des économies pour le déploiement des énergies renouvelables dans l'Union ou comporter d'autres avantages du point de vue de l'intégration des systèmes, de la sécurité d'approvisionnement, de la compétitivité ou de l'innovation, par rapport à un projet similaire mis en œuvre par l'un des États membres participants ou un pays tiers agissant seul. Lors de la sélection des projets, la Commission devrait examiner en particulier leur contribution à la poursuite de l'intégration du marché intérieur de l'énergie de l'Union et s'efforcer de tenir compte, dans la mesure du possible, de l'équilibre géographique. Dans le cas de subventions pour des travaux, il appartient au demandeur de démontrer la nécessité de surmonter les défaillances du marché ou les obstacles financiers tels qu'une viabilité commerciale insuffisante, des coûts initiaux élevés ou l'absence de financement par le marché.
- (15) Le programme devrait permettre un transfert de fonds vers le mécanisme de l'Union pour les énergies renouvelables établi par l'article 33 du règlement (UE) 2018/1999¹³, afin de garantir une contribution au cadre favorable établi à l'article 3, paragraphe 5, de la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil¹⁴. Ce transfert peut également concerner des projets relevant de la définition des projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables. Le cas échéant, la Commission devrait s'efforcer de donner la priorité à ce soutien financier pour les

¹³ Règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat, modifiant les règlements (CE) n° 663/2009 et (CE) n° 715/2009 du Parlement européen et du Conseil, les directives 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE et 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil, les directives 2009/119/CE et (UE) 2015/652 du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

¹⁴ Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (JO L 328 du 21.12.2018, p. 82, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj>).

projets qui renforcent l'intégration du marché intérieur de l'énergie de l'Union, notamment les projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables.

- (16) Il est nécessaire d'assurer des synergies entre le développement des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie et les projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables ayant une forte incidence transfrontière soutenus par le MIE, et les projets de transport et d'énergie relevant des plans de partenariat national et régional, du programme-cadre pour la recherche et l'innovation et du Fonds européen pour la compétitivité. Les synergies pourraient également impliquer un soutien aux projets importants d'intérêt européen commun (PIIEC) axés sur les infrastructures transfrontières dans les secteurs des transports et de l'énergie.
- (17) Le programme devrait également rechercher la cohérence avec les actions financées dans le cadre d'«Europe dans le monde». Il est important que les réseaux transeuropéens de transport et d'énergie soient bien reliés aux pays tiers. Les cadres d'action respectifs recensent les projets d'intérêt commun entre les États membres et les pays tiers, ou les projets d'intérêt mutuel, qui sont prioritaires pour les connexions de transport et d'énergie depuis et vers ces pays tiers. Pour ces projets, le soutien apporté dans le cadre du programme devrait être étroitement coordonné avec le soutien apporté dans le cadre d'«Europe dans le monde». Dans le domaine des transports, les tronçons transfrontières énumérés à l'annexe du présent règlement devraient être prioritaires.
- (18) Dans un environnement économique, social et géopolitique en évolution rapide, l'expérience récente a montré la nécessité d'un cadre financier pluriannuel et de programmes de l'Union plus flexibles. À cet effet, et conformément aux objectifs du MIE, le financement devrait dûment tenir compte de l'évolution des besoins politiques et des priorités de l'Union, tels qu'identifiés dans les documents pertinents publiés par la Commission, dans les conclusions du Conseil et dans les résolutions du Parlement européen, tout en garantissant une prévisibilité suffisante pour l'exécution du budget.
- (19) Dans un souci de cohérence, la garantie budgétaire et les instruments financiers établis au titre du programme, y compris lorsqu'ils sont combinés à d'autres formes d'aide non remboursable dans le cadre d'opérations de mixage, devraient être mis en œuvre conformément aux règles applicables de l'instrument InvestEU au titre du FEC et des mécanismes de mise en œuvre d'«Europe dans le monde» au moyen d'accords conclus pour ce type de soutien dans le cadre de l'instrument InvestEU au titre du FEC et des mécanismes de mise en œuvre d'«Europe dans le monde».
- (20) Lorsque le soutien de l'Union au titre du programme doit être fourni sous la forme d'une garantie budgétaire ou d'un instrument financier, y compris lorsqu'il est combiné à une aide non remboursable dans le cadre d'une opération de mixage, il est nécessaire que ce soutien soit fourni exclusivement au moyen de l'instrument InvestEU au titre du FEC et des mécanismes de mise en œuvre d'«Europe dans le monde» conformément aux règles applicables de l'instrument InvestEU au titre du FEC et des mécanismes de mise en œuvre d'«Europe dans le monde». Dans le cas où l'instrument InvestEU au titre du FEC réalise les objectifs du présent programme, une aide sous forme de conseil devrait être mise à la disposition de tous les États membres qui en font la demande. Ce soutien peut notamment porter sur le renforcement des capacités, sur l'aide au recensement, à la préparation et à la mise en œuvre des projets, ainsi que sur la prestation de conseil concernant les instruments financiers et les plateformes d'investissement.

- (21) Le programme devrait optimiser l'utilisation des fonds disponibles en suivant de près les fonds mis à disposition et en appliquant, le cas échéant, la réduction ou la suppression des subventions. Cela devrait permettre de réaffecter à d'autres actions entrant dans le champ d'application du présent programme le budget consacré à une action qui n'a pas été dépensé pendant la période prévue.
- (22) Compte tenu de l'ampleur des travaux nécessaires, il peut arriver que, pour la mise en œuvre d'un tronçon transfrontière, plusieurs activités soient menées en parallèle et soutenues par des conventions de subvention différentes, mais contribuant au même objectif, ce que l'on appelle le «projet global». Afin de contribuer à une utilisation plus efficace des ressources de l'Union et de garantir que les objectifs importants en matière d'infrastructures puissent être pleinement atteints, le programme devrait permettre la réorientation des fonds disponibles dans le cadre d'un même projet global. Sans préjudice du recours à des procédures de mise en concurrence conformément à l'article 192, paragraphe 1, du règlement (UE, Euratom) 2024/2509 du Parlement européen et du Conseil¹⁵ et en complément des dispositions de l'article 198 dudit règlement, il devrait être possible d'accorder une telle réorientation des fonds par des modifications des actions initiales, sous réserve des conditions énoncées dans le programme de travail, y compris en ce qui concerne la contribution maximale de l'Union.
- (23) Le règlement (UE, Euratom) 2024/2509 du Parlement européen et du Conseil s'applique au présent programme. Il énonce les règles relatives à l'établissement et à l'exécution du budget général de l'Union, y compris celles concernant les subventions, les prix, les dons non financiers, les marchés, la gestion indirecte, l'assistance financière, les instruments financiers et les garanties budgétaires.
- (24) Conformément au règlement (UE, Euratom) 2024/2509, les programmes de travail et les documents d'appel à propositions sont le lieu approprié pour énoncer des détails plus techniques sur la mise en œuvre du budget dans l'ensemble des politiques soutenues par le programme, y compris des critères d'éligibilité et d'attribution spécifiques en fonction de l'instrument de mise en œuvre du budget, qu'il s'agisse de subventions ou de marchés publics, et les objectifs spécifiques poursuivis. Conformément à l'article 136 du règlement financier, il y a lieu d'appliquer des restrictions d'éligibilité aux fournisseurs à haut risque, pour des raisons de sécurité.
- (25) Le soutien apporté par le programme devrait stimuler les investissements en remédiant aux défaillances des marchés ou à des situations d'investissement sous-optimales, de manière proportionnée, sans causer d'éviction du financement privé ou de double emploi avec ce dernier, et devrait présenter une valeur ajoutée européenne manifeste. Sans préjudice de l'application des articles 107 et 108 du TFUE aux ressources nationales, cette approche garantira la cohérence entre les actions menées dans le cadre du programme et les règles en matière d'aides d'État, évitant ainsi des distorsions indues de la concurrence dans le marché intérieur. En outre, les mesures du MIE et de l'union de l'épargne et des investissements¹⁶ peuvent se soutenir mutuellement, car le financement public peut être efficace pour réduire les risques des grands projets d'infrastructure et attirer les investissements privés dans l'Union, créant

¹⁵ Règlement (UE, Euratom) 2024/2509 du Parlement européen et du Conseil du 23 septembre 2024 relatif aux règles financières applicables au budget général de l'Union (JO L, 2024/2509, 26.9.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj>).

¹⁶ COM/2025/124 final

ainsi un effet de levier important. En parallèle, la disponibilité croissante d'instruments d'investissement collectif efficaces, tels que les fonds européens d'investissement à long terme (ELTIF), peut catalyser efficacement les investissements à long terme des investisseurs institutionnels et autres investisseurs privés dans des projets d'infrastructure, complétant et amplifiant ainsi le financement disponible auprès du MIE.

- (26) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du programme par le biais des programmes de travail, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Il convient que ces compétences soient exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission¹⁷.
- (27) Conformément au règlement (UE, Euratom) 2024/2509, au règlement (UE, Euratom) n° 883/2013 du Parlement européen et du Conseil¹⁸, aux règlements (CE, Euratom) n° 2988/95¹⁹, (Euratom, CE) n° 2185/96²⁰ et (UE) 2017/1939²¹ du Conseil, les intérêts financiers de l'Union doivent être protégés au moyen de mesures proportionnées, notamment par la prévention, la détection et la correction des irrégularités et de la fraude, ainsi que les enquêtes en la matière, par le recouvrement des fonds perdus, indûment versés ou mal employés et, si nécessaire, par l'application de sanctions administratives. En particulier, conformément au règlement (UE, Euratom) n° 883/2013 et au règlement (Euratom, CE) n° 2185/96, l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) peut effectuer des enquêtes, y compris des contrôles et vérifications sur place, en vue d'établir l'existence éventuelle d'une fraude, d'un acte de corruption ou de toute autre activité illégale portant atteinte aux intérêts financiers de l'Union. Conformément au règlement (UE) 2017/1939, le Parquet européen peut mener des enquêtes et engager des poursuites dans le cadre de la lutte contre la fraude et les autres activités illégales portant atteinte aux intérêts financiers de l'Union, comme prévu par la directive (UE) 2017/1371 du Parlement européen et du Conseil²². Conformément au règlement (UE, Euratom) 2024/2509, toute personne ou entité qui reçoit des fonds de l'Union doit coopérer pleinement à la protection des intérêts financiers de l'Union et accorder les droits et accès nécessaires à la Commission, à

¹⁷ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission, JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

¹⁸ Règlement (UE, Euratom) n° 883/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 septembre 2013 relatif aux enquêtes effectuées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) et abrogeant le règlement (CE) n° 1073/1999 du Parlement européen et du Conseil et le règlement (Euratom) n° 1074/1999 du Conseil (JO L 248 du 18.9.2013, p. 1. ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/883/oj>)

¹⁹ Règlement (CE, Euratom) n° 2988/95 du Conseil du 18 décembre 1995 relatif à la protection des intérêts financiers des Communautés européennes (JO L 312 du 23.12.1995, p. 1). ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1995/2988/oj>.

²⁰ Règlement (Euratom, CE) n° 2185/96 du Conseil du 11 novembre 1996 relatif aux contrôles et vérifications sur place effectués par la Commission pour la protection des intérêts financiers des Communautés européennes contre les fraudes et autres irrégularités (JO L 292 du 15.11.96, p. 2). ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1996/2185/oj>.

²¹ Règlement (UE) 2017/1939 du Conseil du 12 octobre 2017 mettant en œuvre une coopération renforcée concernant la création du Parquet européen (JO L 283 du 31.10.2017, p. 1). ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2017/1371/oj>.

²² Directive (UE) 2017/1371 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2017 relative à la lutte contre la fraude portant atteinte aux intérêts financiers de l'Union au moyen du droit pénal (JO L 198 du 28.7.2017, p. 29).

l'OLAF, au Parquet européen et à la Cour des comptes européenne et veiller à ce que tout tiers participant à l'exécution des fonds de l'Union accorde des droits équivalents. Les pays tiers associés au programme doivent accorder à l'ordonnateur compétent, à l'OLAF et à la Cour des comptes les droits et les accès nécessaires au plein exercice de leurs compétences respectives.

- (28) Le programme doit être mis en œuvre conformément au règlement (UE) [XXX]* du Parlement européen et du Conseil [règlement sur les performances], qui établit les règles relatives au suivi des dépenses et le cadre de performance du budget, y compris les règles visant à garantir une application uniforme du principe consistant à «ne pas causer de préjudice important» et du principe d'égalité des genres, visés respectivement à l'article 33, paragraphe 2, point d) et point f) du règlement (UE, Euratom) 2024/2509, les règles relatives au suivi et au compte rendu des performances des programmes et activités de l'Union, les règles relatives à la création d'un portail relatif aux financements de l'Union, les règles relatives à l'évaluation des programmes, ainsi que d'autres dispositions horizontales applicables à tous les programmes de l'Union, telles que celles relatives à l'information, à la communication et à la visibilité.
- (29) En vertu de l'article 85, paragraphe 1, de la décision (UE) 2021/1764²³ du Conseil, les personnes et entités établies dans un pays ou territoire d'outre-mer (PTOM) peuvent bénéficier d'un financement sous réserve des règles et des objectifs du programme ainsi que des dispositions susceptibles de s'appliquer à l'État membre dont relève le PTOM.
- (30) Le programme devrait respecter les droits des personnes handicapées et, en particulier, leur garantir l'accessibilité, notamment dans le secteur des transports.
- (31) Le programme devrait être ouvert à la coopération avec les pays tiers lorsque cela est dans l'intérêt de l'Union. Dans cette mesure, l'Union peut associer, totalement ou partiellement, des pays tiers aux activités constitutives du programme. L'association devrait être soumise à un juste équilibre entre la contribution du pays tiers et les avantages qu'il en retire et garantir la protection des intérêts financiers et de sécurité de l'Union.
- (32) Afin de tenir dûment compte du développement du réseau transeuropéen, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne les modifications de la liste indicative des projets d'intérêt commun figurant à l'annexe du présent règlement. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer»²⁴. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

²³ Décision (UE) 2021/1764 du Conseil du 5 octobre 2021 relative à l'association des pays et territoires d'outre-mer à l'Union européenne, y compris les relations entre l'Union européenne, d'une part, et le Groenland et le Royaume de Danemark, d'autre part (décision d'association outre-mer, y compris le Groenland) (JO L 355 du 7.10.2021, p. 6, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2021/1764/oj>).

²⁴ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2016/512/oj.

(33) L'article 12, paragraphe 2, du règlement (UE) 2021/1153 habilite la Commission à adopter des actes d'exécution précisant les exigences en matière d'infrastructure applicables à certaines catégories d'actions concernant des infrastructures à double usage. Sur cette base, le règlement d'exécution (UE) 2021/1328²⁵ de la Commission a été adopté. À la suite de la révision du cadre juridique avec l'adoption du règlement (UE) 2024/1679 et afin de garantir la capacité d'actualiser les exigences en matière d'infrastructure indépendamment de la durée limitée du présent règlement, il est nécessaire que l'habilitation donnée dans ledit règlement permette d'adopter des actes d'exécution précisant les exigences en matière d'infrastructure applicables à certaines catégories d'actions concernant des infrastructures à double usage qui devraient être définies dans ledit règlement. Il convient donc de modifier le règlement (UE) 2024/1679 en conséquence afin d'habiliter la Commission à adopter des actes d'exécution à cette fin.

(34) Il y a lieu d'abroger le règlement (UE) 2021/1153 avec effet au 1^{er} janvier 2028,
ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet

Le présent règlement établit le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (le «programme»), fixe les objectifs du programme et arrête son budget pour la période 2028-2034, ainsi que les formes de financement de l'Union et les règles relatives à l'octroi d'un tel financement.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1. «action»: toute activité qui a été déterminée comme financièrement et techniquement indépendante, pour laquelle un délai a été fixé et qui est nécessaire à la mise en œuvre d'un projet;
2. «réseau transeuropéen de transport»: le réseau transeuropéen de transport visé dans le règlement (UE) 2024/1679;
3. «projet d'intérêt commun»: un projet d'intérêt commun tel que défini à l'article 3, point 1), du règlement (UE) 2024/1679 ou à l'article 2, point 5), du règlement (UE) 2022/869;
4. «réseau transeuropéen de transport durable»: un réseau transeuropéen de transport répondant aux exigences fixées aux articles 5 et 45 du règlement (UE) 2024/1679;
5. «réseau transeuropéen de transport intelligent»: un réseau transeuropéen de transport répondant aux exigences fixées aux articles 43 et 45 du règlement (UE) 2024/1679;

²⁵ Règlement d'exécution (UE) 2021/1328 de la Commission du 10 août 2021 précisant les exigences en matière d'infrastructure applicables à certaines catégories d'actions concernant des infrastructures à double usage en vertu du règlement (UE) 2021/1153 du Parlement européen et du Conseil (JO L 288 du 11.8.2021, p. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/1328/oj).

6. «réseau transeuropéen de transport résilient»: un réseau transeuropéen de transport répondant aux exigences fixées à l'article 46 du règlement (UE) 2024/1679;
7. «mobilité militaire»: la capacité de l'Union européenne et de ses États membres à transporter, déplacer et déployer rapidement et efficacement du personnel, des équipements et des fournitures militaires à l'intérieur et au-delà des frontières des États membres, afin d'assurer une réaction rapide et efficace des forces armées des États membres;
8. «études»: les activités nécessaires à la préparation de la mise en œuvre d'un projet, telles que les études préparatoires, la cartographie, les études de faisabilité, d'évaluation, d'essais et de validation, y compris sous la forme de logiciels, et toute autre mesure d'appui technique, y compris les actions préalables nécessaires à la définition et au développement d'un projet ainsi qu'à la prise de décision quant à son financement, telles que les actions de reconnaissance sur les sites concernés et la préparation du montage financier;
9. «travaux»: l'achat, la fourniture et le déploiement des composants, des systèmes et des services, y compris des logiciels, la réalisation des activités de développement, de construction et d'installation relatives à un projet, la réception des installations et le lancement d'un projet;
10. «projet d'intérêt mutuel»: un projet d'intérêt mutuel au sens de l'article 2, point 6), du règlement (UE) 2022/869;
11. «projet transfrontière dans le domaine des énergies renouvelables»: un projet correspondant à l'un des types suivants:
 - a) un projet de production d'énergie renouvelable inclus dans un accord de coopération au sens des articles 8, 9, 11 ou 13 de la directive (UE) 2018/2001;
 - b) un projet de stockage, y compris le stockage colocalisé de l'énergie au sens de l'article 2, point 44 *quinquies*, de la directive (UE) 2018/2001, qui soutient l'intégration des énergies renouvelables dans le système énergétique de l'Union, à l'exception des installations de stockage d'énergie au sens de l'annexe II, point 1) c), du règlement (UE) 2022/869, et qui est inclus dans un arrangement similaire entre au moins deux États membres, ou entre un ou plusieurs États membres et un ou plusieurs pays tiers.

Article 3

Objectifs du programme

1. Les objectifs généraux du programme sont les suivants: construire, développer, sécuriser, moderniser et compléter les réseaux transeuropéens dans les secteurs du transport et de l'énergie, dans le but de soutenir le fonctionnement du marché unique et de favoriser la cohésion; faciliter la mobilité militaire sur les réseaux transeuropéens de transport; faciliter la coopération transfrontière dans le domaine des énergies renouvelables; et faciliter les synergies entre les secteurs des transports et de l'énergie.
2. Le programme poursuit les objectifs spécifiques suivants:
 - a) dans le secteur des transports:

- i) contribuer au développement de projets d'intérêt commun relatifs à des réseaux de transport interconnectés, interopérables, décarbonés, intelligents, sûrs, durables, résilients, sécurisés et multimodaux conformément au règlement (UE) 2024/1679, en particulier par:
 - (1) des actions relatives aux projets d'intérêt commun à dimension transfrontière mettant en œuvre le réseau transeuropéen de transport, y compris les actions sur les tronçons indicatifs énumérés à l'annexe du présent règlement;
 - (2) des actions relatives aux projets d'intérêt commun à dimension européenne portant sur la réalisation d'un réseau transeuropéen de transport intelligent, résilient, décarboné et durable;
 - (3) des actions relatives aux projets d'intérêt commun à dimension transfrontière avec des pays tiers mettant en œuvre le réseau transeuropéen de transport conformément à l'article 9 du règlement (UE) 2024/1679;
 - ii) adapter certaines parties du réseau transeuropéen de transport à la double utilisation de l'infrastructure de transport en vue d'améliorer la mobilité tant civile que militaire, en se concentrant sur les quatre corridors de mobilité militaire prioritaires de l'UE recensés par les États membres à l'annexe II des besoins militaires pour la mobilité militaire à l'intérieur et à l'extérieur de l'Union, tels qu'approuvés par le Conseil le 18 mars 2025 sous la référence ST 6728/25 ADD1;
- b) dans le secteur de l'énergie:
- i) contribuer au développement de projets d'intérêt commun et de projets d'intérêt mutuel tels que définis à l'article 18 du règlement (UE) 2022/869, en vue de promouvoir l'achèvement de l'union de l'énergie, l'intégration d'un marché intérieur de l'énergie efficace et compétitif et l'interopérabilité des réseaux par-delà les frontières et les secteurs, de faciliter la décarbonation de l'économie, de promouvoir l'efficacité énergétique et d'assurer la résilience et la sécurité de l'approvisionnement;
 - ii) faciliter la coopération transfrontière dans le domaine des énergies renouvelables, en soutenant des projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables ou en lançant des appels d'offres pour de nouveaux projets d'énergies renouvelables dans le cadre du mécanisme de financement des énergies renouvelables de l'Union établi par l'article 33 du règlement (UE) 2018/1999, lorsque les conditions visées à l'article 11, paragraphe 5, du présent règlement sont remplies, en vue d'atteindre les objectifs de l'Union en matière de décarbonation, de compétitivité, d'achèvement du marché intérieur de l'énergie, de résilience et de sécurité de l'approvisionnement d'une manière efficace au regard des coûts.

Article 4

Budget

1. L'enveloppe financière indicative pour la mise en œuvre du programme pour la période 2028-2034 est fixée à 81 428 000 000 EUR en prix courants.
2. La répartition du montant mentionné au paragraphe 1 est, à titre indicatif, la suivante:
 - a) 51 515 000 000 EUR pour les objectifs spécifiques en matière de transport et de mobilité militaire visés à l'article 3, paragraphe 2, point a);
 - b) 29 912 000 000 EUR pour les objectifs spécifiques en matière d'énergie visés à l'article 3, paragraphe 2, point b).
3. Les engagements budgétaires pour des activités dont la réalisation s'étend sur plus d'un exercice peuvent être fractionnés sur plusieurs exercices en tranches annuelles.
4. Des crédits peuvent être inscrits au budget de l'Union au-delà de 2034 pour couvrir les dépenses nécessaires et permettre la gestion des actions qui n'auront pas été achevées à la fin du programme.
5. L'enveloppe financière visée au paragraphe 1 du présent article et les montants des ressources supplémentaires visés à l'article 5 peuvent également être utilisés pour l'assistance technique et administrative destinée à la mise en œuvre du programme et des lignes directrices sectorielles énoncées dans le règlement (UE) 2024/1679 ou le règlement (UE) 2022/869, par exemple des activités de préparation, de suivi, de contrôle, d'audit et d'évaluation, les systèmes et plateformes informatiques internes, les activités d'information et de communication, y compris la communication institutionnelle sur les priorités politiques de l'Union, ainsi que pour toutes les autres dépenses d'assistance technique et administrative ou de personnel engagées par la Commission pour la gestion du programme.

Article 5

Ressources supplémentaires

1. Les États membres, les institutions, organes et organismes de l'Union, les pays tiers, les organisations internationales, les institutions financières internationales ou d'autres tiers peuvent apporter des contributions financières ou non financières supplémentaires au programme, sans préjudice des articles 107 et 108 du TFUE. Les contributions financières supplémentaires constituent des recettes affectées externes au sens de l'article 21, paragraphe 2, points a), d) ou e), ou de l'article 21, paragraphe 5, du règlement (UE, Euratom) 2024/2509.
2. Les ressources allouées aux États membres dans le cadre de la gestion partagée peuvent, à la demande de ceux-ci, être mises à la disposition du programme. La Commission exécute ces ressources en mode direct ou indirect, conformément à l'article 62, paragraphe 1, points a) ou c), du règlement (UE, Euratom) 2024/2509. Elles s'ajoutent au montant visé à l'article 4, paragraphe 1, du présent règlement. Ces ressources sont utilisées au profit de l'État membre concerné. Lorsque la Commission n'a pas conclu d'engagement juridique dans le cadre de la gestion directe ou indirecte pour les montants supplémentaires ainsi mis à la disposition du programme, les montants non engagés correspondants peuvent, à la demande de

l'État membre concerné, être retransférés vers le ou les programmes depuis lesquels ils ont été transférés ou les programmes qui ont succédé à ceux-ci.

Article 6

Financement alternatif, combiné et cumulé

1. Le programme est mis en œuvre en coordination avec d'autres programmes de l'Union. Une action ayant reçu une contribution de l'Union provenant d'un autre programme peut aussi recevoir une contribution au titre du programme. Les règles du programme concerné de l'Union s'appliquent à la contribution correspondante ou un ensemble unique de règles peut être appliqué à toutes les contributions dans le cadre du programme et un engagement juridique unique peut être conclu. Si les contributions de l'Union sont fondées sur des coûts éligibles, le soutien cumulé provenant du budget de l'Union ne dépasse pas le total des coûts éligibles de l'action et peut être calculé au prorata, conformément aux documents énonçant les conditions du soutien.
2. Il est possible de mener, au titre du programme, des procédures d'attribution conjointe, dans le cadre d'une gestion directe ou indirecte, avec des États membres, des institutions, organes et organismes de l'Union, des pays tiers, des organisations internationales, des institutions financières internationales ou d'autres tiers («partenaires dans le cadre de la procédure d'attribution conjointe»), pour autant que la protection des intérêts financiers de l'Union soit assurée. Ces procédures sont soumises à un ensemble unique de règles et aboutissent à la conclusion d'engagements juridiques uniques. À cette fin, les partenaires dans le cadre de la procédure d'attribution conjointe peuvent mettre des ressources à la disposition du programme conformément à l'article 5 du présent règlement, ou les partenaires peuvent se voir confier la mise en œuvre de la procédure d'attribution, le cas échéant conformément à l'article 62, paragraphe 1, point c), du règlement (UE, Euratom) 2024/2509. Dans les procédures d'attribution conjointes, des représentants des partenaires dans le cadre de la procédure d'attribution conjointe peuvent également être membres du comité d'évaluation visé à l'article 153, paragraphe 3, du règlement (UE, Euratom) 2024/2509.

Article 7

Pays tiers associés au programme

1. La participation au programme peut être ouverte aux pays tiers suivants au moyen d'une association complète ou partielle, conformément aux objectifs fixés à l'article 3 et aux accords internationaux pertinents ou à toute décision adoptée dans le cadre de ces accords et applicable aux pays suivants:
 - a) les membres de l'Association européenne de libre-échange qui sont membres de l'Espace économique européen, ainsi que les micro-États européens;
 - b) les pays en voie d'adhésion, les pays candidats et les candidats potentiels;
 - c) les pays concernés par la politique européenne de voisinage;
 - d) d'autres pays tiers.

2. Les accords d'association relatifs à la participation au programme:
 - a) assurent un juste équilibre en ce qui concerne les contributions du pays tiers participant au programme et les bénéfices qu'il en retire;
 - b) établissent les conditions de la participation aux programmes, notamment le calcul des contributions financières, qui consistent en une contribution opérationnelle et en des droits de participation, à un programme et à ses coûts administratifs généraux;
 - c) ne confèrent au pays tiers aucun pouvoir de décision dans le cadre du programme;
 - d) garantissent les droits dont dispose l'Union de veiller à la bonne gestion financière et de protéger ses intérêts financiers;
 - e) assurent, le cas échéant, la protection des intérêts de l'Union en matière de sécurité et d'ordre public.

Aux fins du point d), le pays tiers accorde les droits et accès nécessaires requis en vertu des règlements (UE, Euratom) 2024/2509 et (UE, Euratom) n° 883/2013 et garantit que les décisions d'exécution imposant une obligation pécuniaire sur la base de l'article 299 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, ainsi que les arrêts et ordonnances de la Cour de justice de l'Union européenne, sont exécutoires.

Article 8

Mise en œuvre et formes du financement de l'Union

1. Le programme est mis en œuvre conformément au règlement (UE, Euratom) 2024/2509, en gestion directe ou en gestion indirecte avec les entités visées à l'article 62, paragraphe 1, point c), dudit règlement.
2. Le financement de l'Union peut être fourni sous l'une des formes prévues par le règlement (UE, Euratom) 2024/2509, en particulier des subventions, des prix, des marchés et des dons non financiers.
3. Lorsque le soutien de l'Union est fourni sous la forme d'une garantie budgétaire ou d'un instrument financier, y compris lorsqu'il est combiné à une aide non remboursable dans le cadre d'une opération de mixage, il est fourni exclusivement au moyen de l'instrument InvestEU au titre du FEC et du mécanisme de mise en œuvre d'«Europe dans le monde» et mis en œuvre conformément aux règles applicables de l'instrument InvestEU au titre du FEC et du mécanisme de mise en œuvre d'«Europe dans le monde» par le biais d'accords conclus pour ce type de soutien au titre de l'instrument InvestEU au titre du FEC et des mécanismes de mise en œuvre d'«Europe dans le monde».
4. Le soutien de l'Union sous la forme d'une garantie budgétaire est fourni dans les limites du montant maximal de la garantie budgétaire établi par le règlement relatif au FEC ou par le règlement relatif au Fonds «Europe dans le monde».
5. Lorsque le programme a recours à l'instrument InvestEU au titre du FEC ou au mécanisme de mise en œuvre d'«Europe dans le monde», il fournit le provisionnement de la garantie budgétaire et le financement des instruments financiers, y compris lorsqu'il est combiné à une aide non remboursable dans le cadre d'une opération de mixage.

Article 9

Éligibilité

1. Les critères d'éligibilité sont fixés de manière à favoriser la réalisation des objectifs définis à l'article 3 du présent règlement et conformément au règlement (UE, Euratom) 2024/2509.
2. Dans le cadre des procédures d'attribution, en gestion directe ou indirecte, une ou plusieurs des entités juridiques suivantes peuvent être éligibles à fournir ou recevoir un soutien de l'Union:
 - a) les entités établies dans un État membre;
 - b) les entités établies dans un pays tiers associé;
 - c) les organisations internationales;
 - d) d'autres entités établies dans les pays tiers non associés lorsque leur financement est essentiel à la mise en œuvre de l'action et contribue à la réalisation des objectifs énoncés à l'article 3.
3. Outre les dispositions de l'article 168, paragraphes 2 et 3, du règlement (UE, Euratom) 2024/2509, les pays tiers associés visés à l'article 7, paragraphe 1, du présent règlement peuvent, le cas échéant, participer à tout mécanisme de passation de marchés prévu à l'article 168, paragraphes 2 et 3, du règlement (UE, Euratom) 2024/2509 et en bénéficier. Les règles applicables aux États membres s'appliquent mutatis mutandis aux pays tiers associés participants.
4. Les procédures d'attribution qui ont une incidence sur la sécurité ou l'ordre public, en particulier en ce qui concerne les actifs et intérêts stratégiques de l'Union ou de ses États membres, sont restreintes conformément à l'article 136 du règlement (UE, Euratom) 2024/2509. Conformément à l'article 136 du règlement financier, des restrictions d'éligibilité s'appliquent aux fournisseurs à haut risque, conformément à la législation de l'UE, pour des raisons de sécurité.
5. En ce qui concerne les actions visées à l'article 3, paragraphe 2, point a) du présent règlement, lors de l'évaluation des propositions au regard des critères d'attribution, il est veillé, le cas échéant, à ce que les actions proposées soient compatibles avec les plans de travail et les actes d'exécution relatifs aux corridors visés aux articles 54 et 55 du règlement (UE) 2024/1679, et il est tenu compte de l'avis consultatif du coordonnateur européen responsable en vertu de l'article 52, paragraphe 9, dudit règlement.
6. Les propositions de subventions sont soumises par un ou plusieurs États membres ou avec l'approbation des États membres concernés par le projet d'intérêt commun ou le projet d'intérêt mutuel.
7. Les procédures d'attribution des subventions ou de parties de ces dernières, qui sont déjà entièrement financées par d'autres sources publiques ou privées, à l'exception des contributions de l'Union dans le cadre des actions de synergie visées à l'article 6, ne sont pas éligibles au financement.
8. Le programme de travail visé à l'article 110 du règlement (UE, Euratom) 2024/2509 ou les documents relatifs à la procédure d'attribution peuvent détailler les critères d'éligibilité énoncés dans le présent règlement ou fixer des critères d'éligibilité supplémentaires pour des actions spécifiques.

Règles complémentaires pour les subventions

1. Outre les motifs de réduction prévus à l'article 132, paragraphe 4, du règlement (UE, Euratom) 2024/2509, le montant de la subvention peut être réduit dans les conditions suivantes:
 - a) en ce qui concerne les études, si l'action n'a pas démarré dans l'année suivant la date de démarrage indiquée dans la convention de subvention;
 - b) en ce qui concerne les travaux, si l'action n'a pas démarré dans les deux ans suivant la date de démarrage indiquée dans la convention de subvention;
 - c) à la suite d'un examen de l'état d'avancement de l'action, il est établi que la mise en œuvre de celle-ci a pris un retard tel qu'il est peu probable que les objectifs de l'action soient atteints.
2. La convention de subvention peut être modifiée ou résiliée en se fondant sur les conditions définies au paragraphe 1.
3. Les crédits d'engagement disponibles résultant de l'application des paragraphes 1 ou 2 sont mis à disposition au titre du présent programme.
4. Sans préjudice du recours à des procédures de mise en concurrence, le cas échéant, conformément à l'article 192, paragraphe 1, du règlement (UE, Euratom) 2024/2509 et en complément de l'article 198 dudit règlement, le programme de travail visé à l'article 12 du présent règlement peut, lorsque cela est dûment justifié par la nécessité de faciliter l'achèvement d'un projet global, spécifier une action et des bénéficiaires et fixer un montant jusqu'auquel des propositions peuvent être sollicitées pour la prolongation d'actions en cours ou achevées dans le cadre du programme, tout en garantissant l'égalité de traitement et la transparence conformément à l'article 191 du règlement (UE, Euratom) 2024/2509. L'attribution pour les actions en cours peut prendre la forme d'une modification de l'action initiale par l'ajout de nouvelles activités et l'augmentation de la contribution maximale de l'Union. Les crédits d'engagement visés au paragraphe 3 du présent article sont utilisés pour couvrir les montants réservés dans le programme de travail pour ces attributions.
5. Pour les études, le montant du soutien financier de l'Union n'excède pas 50 % des coûts totaux éligibles.
6. Pour les travaux relevant de l'objectif spécifique visé à l'article 3, paragraphe 2, point a), le montant du soutien financier de l'Union n'excède pas 50 % du coût total éligible. Le taux de cofinancement pour les actions se déroulant dans les États membres dont le revenu national brut (RNB) par habitant est inférieur à 90 % du RNB de l'Union, le montant du soutien financier de l'Union n'excède pas 75 % du coût total éligible.
7. Pour les travaux relatifs aux objectifs spécifiques visés à l'article 3, paragraphe 2, point b), les dispositions suivantes s'appliquent:
 - a) le montant du soutien financier de l'Union n'excède pas 50 % du coût total éligible;
 - b) les taux de cofinancement visés au point a) peuvent être portés à un maximum de 75 % du coût total éligible pour les actions contribuant au

développement de projets d'intérêt commun qui, sur la base des éléments de preuve visés à l'article 18, paragraphe 2, du règlement (UE) 2022/869, garantissent un degré élevé de sécurité d'approvisionnement à l'échelle régionale ou de l'Union, renforcent la solidarité de l'Union ou offrent des solutions hautement innovantes.

8. Dans chacun des secteurs des transports et de l'énergie, en ce qui concerne les travaux entrepris dans les régions ultrapériphériques, un taux de cofinancement maximal spécifique de 60 % s'applique.
9. Le soutien apporté par le programme accélère ou stimule les investissements en remédiant aux défaillances des marchés ou à l'inadéquation de ceux-ci en matière d'investissements, de manière proportionnée, sans causer d'éviction du financement privé ou de double emploi avec ce dernier, et présente une valeur ajoutée européenne.

Article 11

Projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables

1. La Commission procède, au moins une fois par an, à une sélection de projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables, sur la base des critères et de la procédure définis dans le présent article, dans l'acte délégué visé au paragraphe 4 du présent article et dans le programme de travail connexe visé à l'article 12.
2. Les projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables devraient permettre de réaliser des économies pour le déploiement des énergies renouvelables dans l'Union ou comporter d'autres avantages du point de vue de l'intégration des systèmes, de la sécurité d'approvisionnement, de la compétitivité ou de l'innovation, par rapport à un projet similaire mis en œuvre par l'un des États membres participants ou un pays tiers agissant seul.
3. Dans le cas de subventions pour des travaux, il appartient au demandeur de démontrer la nécessité de surmonter les défaillances du marché ou les obstacles financiers tels qu'une viabilité commerciale insuffisante, des coûts initiaux élevés ou l'absence de financement par le marché.
4. Au plus tard le (jour mois année) (ou 12 mois après l'entrée en vigueur du présent acte), la Commission adopte un acte délégué conformément à l'article 14 complétant le présent règlement en établissant les critères et la procédure spécifiques pour la sélection de projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables.
5. La Commission peut décider d'allouer le budget du programme envisagé pour les projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables au mécanisme de financement des énergies renouvelables de l'Union établi par l'article 33 du règlement (UE) 2018/1999 lorsqu'il permet d'atteindre l'objectif spécifique visé à l'article 3, paragraphe 2, point b) ii), du règlement et lorsqu'il peut contribuer à réduire les coûts en capital pour les projets dans le domaine des énergies renouvelables. La contribution totale versée pour la période allant du 1^{er} janvier 2028 au 31 décembre 2034 ne dépasse pas 5 % du budget du présent programme prévu pour les objectifs spécifiques visés à l'article 3, paragraphe 2, point b).

Article 12

Programme de travail

1. Le programme est mis en œuvre au moyen de programmes de travail visés à l'article 110 du règlement (UE, Euratom) 2024/2509.
2. Les programmes de travail déterminent, le cas échéant, les activités et les montants connexes du soutien de l'Union à mettre en œuvre au moyen de l'instrument InvestEU au titre du FEC et du mécanisme de mise en œuvre du Fonds «Europe dans le monde».
3. Les programmes de travail sont adoptés par la Commission par la voie d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 15, paragraphe 3.

Article 13

Actes délégués

Sous réserve de l'article 172, deuxième alinéa, du TFUE, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 15 du présent règlement afin de modifier l'annexe du présent règlement concernant la liste indicative des projets.

Article 14

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 11, paragraphes 4 et 13, est conféré à la Commission jusqu'au 31 décembre 2034.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 11, paragraphes 4 et 13, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel* de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».

Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 11, paragraphe 4 et 13, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas formulé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas émettre d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil. Les représentants de pays tiers ou d'organisations internationales

n'assistent pas aux délibérations sur les questions liées à l'article 12, paragraphe 3, du présent règlement.

Article 15

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Pour les questions concernant les objectifs visés à l'article 3, paragraphe 2, point a), le comité se réunit dans la configuration suivante: «MIE — Transports».
Pour les questions concernant les objectifs visés à l'article 3, paragraphe 2, point b), le comité se réunit dans la configuration suivante: «MIE — Énergie»
3. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.
4. Lorsque l'avis du comité doit être obtenu par procédure écrite, ladite procédure est close sans résultat lorsque, dans le délai pour émettre un avis, le président du comité le décide ou une majorité simple des membres du comité le demande.
5. Conformément aux accords internationaux conclus par l'Union, des représentants de pays tiers ou d'organisations internationales peuvent être invités en qualité d'observateurs aux réunions du comité dans les conditions fixées dans son règlement intérieur, en prenant en considération la sécurité et l'ordre public de l'Union ou de ses États membres. Les représentants de pays tiers ou d'organisations internationales n'assistent pas aux délibérations sur les questions liées à l'article 9 du présent règlement.

Article 16

Modification du règlement (UE) 2024/1679

À l'article 48 du règlement (UE) 2024/1679, le paragraphe 3 suivant est ajouté:

«3. La Commission peut adopter un acte d'exécution précisant les exigences en matière d'infrastructures applicables à certaines catégories d'infrastructures qui répondent aux besoins tant civils qu'en matière de défense («infrastructures à double usage»).

Ledit acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 61, paragraphe 3.»

Article 17

Abrogation

Le règlement (UE) 2021/1153 est abrogé avec effet au 1^{er} janvier 2028.

Article 18

Dispositions transitoires

1. Le présent règlement ne porte pas atteinte à la poursuite ni à la modification des actions concernées jusqu'à leur clôture, au titre des règlements (UE) n° 1316/2013 et (UE) 2021/1153, qui continuent de s'appliquer aux actions concernées jusqu'à leur clôture.
2. L'enveloppe financière du programme peut également couvrir les dépenses d'assistance technique et administrative qui sont nécessaires pour assurer la transition entre le programme et les mesures adoptées en vertu du règlement (UE) 2021/1153.

Article 19

Entrée en vigueur et application

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il est applicable à partir du 1^{er} janvier 2028.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président

FICHE FINANCIÈRE ET NUMÉRIQUE LÉGISLATIVE

| | | |
|--------|--|----|
| 1. | CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE..... | 3 |
| 1.1. | Dénomination de la proposition/de l'initiative | 3 |
| 1.2. | Domaine(s) politique(s) concerné(s)..... | 3 |
| 1.3. | Objectif(s) | 3 |
| 1.3.1. | Objectif général / objectifs généraux | 3 |
| 1.3.2. | Objectif(s) spécifique(s)..... | 3 |
| 1.3.3. | Résultat(s) et incidence(s) attendus..... | 3 |
| 1.3.4. | Indicateurs de performance | 3 |
| 1.4. | La proposition/l'initiative porte sur: | 4 |
| 1.5. | Justification(s) de la proposition/de l'initiative | 4 |
| 1.5.1. | Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme, assorti(s) d'un calendrier détaillé pour la mise en œuvre de l'initiative | 4 |
| 1.5.2. | Valeur ajoutée de l'intervention de l'UE (celle-ci peut résulter de différents facteurs, par exemple gains de coordination, sécurité juridique, efficacité accrue, complémentarités, etc.). Aux fins de la présente section, on entend par «valeur ajoutée de l'intervention de l'UE» la valeur découlant de l'intervention de l'UE qui vient s'ajouter à la valeur qui, sans cela, aurait été générée par la seule action des États membres. | 4 |
| 1.5.3. | Leçons tirées d'expériences similaires | 4 |
| 1.5.4. | Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel et synergies éventuelles avec d'autres instruments appropriés | 5 |
| 1.5.5. | Évaluation des différentes possibilités de financement disponibles, y compris des possibilités de redéploiement | 5 |
| 1.6. | Durée de la proposition/de l'initiative et de son incidence financière | 6 |
| 1.7. | Mode(s) d'exécution budgétaire prévu(s) | 6 |
| 2. | MESURES DE GESTION..... | 8 |
| 2.1. | Dispositions en matière de suivi et de compte rendu | 8 |
| 2.2. | Système(s) de gestion et de contrôle | 8 |
| 2.2.1. | Justification du (des) mode(s) d'exécution budgétaire, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre du financement, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée | 8 |
| 2.2.2. | Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer | 8 |
| 2.2.3. | Estimation et justification du rapport coût/efficacité des contrôles (rapport entre les coûts du contrôle et la valeur des fonds gérés concernés), et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur (lors du paiement et lors de la clôture)..... | 8 |
| 2.3. | Mesures de prévention des fraudes et irrégularités | 9 |
| 3. | INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE | 10 |

| | | |
|----------|--|----|
| 3.1. | Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s) | 10 |
| 3.2. | Incidence financière estimée de la proposition sur les crédits | 12 |
| 3.2.1. | Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits opérationnels | 12 |
| 3.2.1.1. | Crédits issus du budget voté..... | 12 |
| 3.2.1.2. | Crédits issus de recettes affectées externes | 17 |
| 3.2.2. | Estimation des réalisations financées à partir des crédits opérationnels..... | 22 |
| 3.2.3. | Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits administratifs..... | 24 |
| 3.2.3.1. | Crédits issus du budget voté..... | 24 |
| 3.2.3.2. | Crédits issus de recettes affectées externes | 24 |
| 3.2.3.3. | Total des crédits | 24 |
| 3.2.4. | Besoins estimés en ressources humaines | 25 |
| 3.2.4.1. | Financement sur le budget voté..... | 25 |
| 3.2.4.2. | Financement par des recettes affectées externes | 26 |
| 3.2.4.3. | Total des besoins en ressources humaines | 26 |
| 3.2.5. | Vue d'ensemble de l'incidence estimée sur les investissements liés aux technologies numériques | 28 |
| 3.2.6. | Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel..... | 28 |
| 3.2.7. | Participation de tiers au financement | 28 |
| 3.3. | Incidence estimée sur les recettes | 29 |
| 4. | DIMENSIONS NUMERIQUES | 29 |
| 4.1. | Exigences pertinentes en matière numérique | 30 |
| 4.2. | Données..... | 30 |
| 4.3. | Solutions numériques | 31 |
| 4.4. | Évaluation de l'interopérabilité..... | 31 |
| 4.5. | Mesures de soutien de la mise en œuvre numérique..... | 32 |

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et abrogeant le règlement (UE) 2021/1153 pour la période 2028-2034

1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s)

Investissements stratégiques européens

1.3. Objectif(s)

1.3.1. Objectif général / objectifs généraux

Les objectifs généraux du programme sont les suivants: construire, développer, sécuriser, moderniser et compléter les réseaux transeuropéens dans les secteurs du transport et de l'énergie, faciliter la mobilité militaire sur les réseaux transeuropéens de transport, faciliter la coopération transfrontière dans le domaine des énergies renouvelables et faciliter les synergies entre les secteurs du transport et de l'énergie.

1.3.2. Objectif(s) spécifique(s)

Objectif spécifique

Les objectifs spécifiques du secteur des transports dans le cadre du MIE sont les suivants:

1) contribuer au développement de projets d'intérêt commun relatifs aux réseaux de transport interconnectés, interopérables, intelligents, durables, résilients et multimodaux conformément au règlement (UE) 2024/1679, notamment par le biais:

- d'actions relatives aux projets d'intérêt commun à dimension transfrontière mettant en œuvre le réseau transeuropéen de transport, y compris les actions sur les tronçons énumérés à titre indicatif à l'annexe;

- d'actions relatives aux projets d'intérêt commun de dimension communautaire portant sur la réalisation d'un réseau transeuropéen de transport intelligent, résilient et durable;

- d'actions relatives aux projets d'intérêt commun à dimension transfrontière avec des pays tiers mettant en œuvre le réseau transeuropéen de transport conformément à l'article 9 du règlement (UE) 2024/1679;

2) adapter des parties du réseau transeuropéen de transport aux fins du double usage de l'infrastructure de transport afin d'améliorer la mobilité aussi bien civile que militaire.

Les objectifs spécifiques dans le secteur de l'énergie sont les suivants:

1) contribuer au développement de projets d'intérêt commun et de projets d'intérêt mutuel tels que définis à l'article 18 du règlement (UE) 2022/869, en vue de promouvoir l'achèvement de l'union de l'énergie, l'intégration d'un marché intérieur de l'énergie efficace et compétitif et l'interopérabilité des réseaux par-delà les frontières et les secteurs, de faciliter la décarbonation de l'économie, de promouvoir l'efficacité énergétique et d'assurer la sécurité de l'approvisionnement;

2) faciliter la coopération transfrontière dans le domaine des énergies renouvelables, en soutenant des projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables ou en lançant des appels d'offres pour de nouveaux projets d'énergies renouvelables dans le cadre du mécanisme de financement des énergies renouvelables de l'Union établi par l'article 33 du règlement (UE) 2018/1999, en vue d'atteindre les objectifs de l'Union en matière de décarbonation, de compétitivité, d'achèvement du marché intérieur de l'énergie et de sécurité de l'approvisionnement d'une manière efficace au regard des coûts.

1.3.3. *Résultat(s) et incidence(s) attendus*

Préciser les effets que la proposition/l'initiative devrait avoir sur les bénéficiaires/la population visée.

En ce qui concerne les transports, le MIE vise à contribuer à l'achèvement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), en mettant l'accent sur l'achèvement du réseau principal et du réseau principal étendu d'ici 2030 et 2040. Dans ce contexte, le MIE se concentrera en particulier sur les projets d'infrastructure ayant une forte dimension transfrontière. Le MIE contribuera également au déploiement de solutions de mobilité interopérables et intelligentes sur le réseau RTE-T (par exemple en déployant des systèmes européens de gestion du trafic) et facilitera la transition de l'UE vers une mobilité durable (par exemple en établissant une alimentation électrique à quai pour les navires dans les ports RTE-T). Le MIE peut également accroître la connectivité avec les pays tiers en développant les tronçons transfrontières des corridors RTE-T vers les pays candidats. En outre, le MIE adapte des parties du RTE-T aux fins du double usage de l'infrastructure de transport afin d'améliorer la mobilité aussi bien civile que militaire.

Le MIE — Énergie fait partie intégrante du cadre d'action des réseaux transeuropéens d'énergie (RTE-E), qui vise à relier les systèmes énergétiques des États membres de l'UE. Il apporte un soutien financier aux projets à forte valeur ajoutée pour l'Union et ayant une incidence transfrontière significative. Le MIE — Énergie soutient également la coopération transfrontière dans le domaine des énergies renouvelables par le biais de financements accordés à des projets pertinents.

Le MIE — Énergie soutient la mise en œuvre de projets transfrontières clés qui contribuent à: une meilleure interconnexion des réseaux d'électricité, d'hydrogène et de CO₂ des États membres, la numérisation des réseaux énergétiques, le développement des réseaux en mer et l'intégration des capacités de stockage et d'électrolyse dans les réseaux. Ceux-ci permettront à leur tour l'intégration d'une part croissante de sources d'énergie renouvelables et l'intégration des systèmes à travers les vecteurs énergétiques, conduisant ainsi à la décarbonation du système énergétique, à un approvisionnement en énergie sûr et abordable pour les consommateurs, à une meilleure intégration du marché et à la compétitivité de l'industrie.

En soutenant les projets transfrontières directement au niveau de l'Union, le MIE aide à surmonter les problèmes de coordination qui découlent de la nature plurijuridictionnelle des projets. Grâce à son mode de fonctionnement efficace, le MIE remédie aux défaillances du marché et contribue à mobiliser d'autres investissements et financements provenant d'autres sources, telles que les budgets nationaux, les systèmes nationaux de tarification de l'énergie et notamment le secteur privé, en utilisant toute la gamme d'outils disponibles dans le cadre du règlement financier. Le MIE est un instrument qui a fait ses preuves pour les promoteurs de projets d'infrastructures transfrontières, car il offre un point de contact unique, une

seule convention de subvention et un seul ensemble de règles à suivre, y compris pour le système de suivi et d'audit.

1.3.4. Indicateurs de performance

Préciser les indicateurs permettant de suivre l'avancement et les réalisations.

Le programme doit être mis en œuvre conformément au règlement (UE) [XXX]* du Parlement européen et du Conseil [règlement sur les performances], qui établit les règles relatives au suivi des dépenses et le cadre de performance du budget. Le règlement contient un ensemble de domaines d'intervention avec des indicateurs qui seront utilisés pour les investissements pertinents dans les infrastructures de transport et d'énergie réalisés dans le cadre du MIE.

1.4. La proposition/l'initiative porte sur:

- une action nouvelle
- une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire³⁰
- la prolongation d'une action existante
- une fusion ou une réorientation d'une ou de plusieurs actions vers une autre action/une action nouvelle

1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative

1.5.1. Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme, assorti(s) d'un calendrier détaillé pour la mise en œuvre de l'initiative

S'appuyant sur le bilan positif de la mise en œuvre du MIE — Transports et Énergie depuis 2014, la Commission présente une proposition relative au programme qui succédera au MIE dans le cadre de la préparation du cadre financier pluriannuel (CFP) pour la période postérieure à 2027. Le programme se concentre sur des projets à forte dimension transfrontière et à haute valeur ajoutée européenne, qui nécessitent un pilotage européen particulier pour être mis en œuvre de manière coordonnée entre les États membres à travers les frontières.

Dans le secteur des transports, le MIE contribue à l'achèvement du réseau central du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) d'ici 2030 et du réseau central étendu d'ici 2040, en construisant et en modernisant les infrastructures nécessaires à des opérations de transport transfrontières fluides. Il en résultera un réseau performant pour le transport des passagers et des marchandises. Le MIE soutient également l'adaptation des parties pertinentes du réseau RTE-T aux exigences de mobilité militaire.

Dans le secteur de l'énergie, le MIE contribue au développement de projets d'intérêt commun et de projets d'intérêt mutuel tels que définis à l'article 18 du règlement (UE) 2022/869, en vue de promouvoir l'achèvement de l'union de l'énergie, l'intégration d'un marché intérieur de l'énergie efficace et compétitif et l'interopérabilité des réseaux à travers les frontières et les secteurs, de faciliter la décarbonation de l'économie, de promouvoir l'efficacité énergétique et d'assurer la sécurité de l'approvisionnement. En outre, la MIE facilite la coopération transfrontière dans le domaine des énergies renouvelables, par le biais de projets transfrontières d'énergies renouvelables ou d'appels d'offres pour de nouveaux

³⁰ Tel(le) que visé(e) à l'article 58, paragraphe 2, point a) ou b), du règlement financier.

projets d'énergies renouvelables dans le cadre du mécanisme de financement des énergies renouvelables de l'Union.

Le programme devrait être opérationnel dès le début du prochain CFP en 2028. Les détails de la mise en œuvre du programme, tels que les calendriers des appels à propositions, leur thème et leur budget indicatif ou les règles détaillées concernant les critères d'éligibilité et d'attribution, seront définis dans les programmes de travail. Le MIE Transport, en particulier, alloue déjà ses derniers fonds en 2025 et les promoteurs de grands projets d'infrastructure seront confrontés à un déficit de financement pour les années restantes du CFP actuel. Il est donc essentiel de lancer le prochain MIE en temps voulu et d'allouer rapidement les fonds de l'UE aux bénéficiaires.

En ce qui concerne le modèle de gestion pour la mise en œuvre du programme, il est proposé de poursuivre l'exécution ciblée et efficace en gestion directe par la Commission. La possibilité de renouveler la délégation à une agence exécutive, telle que l'Agence exécutive européenne pour le climat, les infrastructures et l'environnement (CINEA) dans le cadre du CFP actuel, dépendra du résultat de l'analyse coûts/avantages et des décisions correspondantes qui devront être prises.

- 1.5.2. *Valeur ajoutée de l'intervention de l'UE (celle-ci peut résulter de différents facteurs, par exemple gains de coordination, sécurité juridique, efficacité accrue, complémentarités, etc.). Aux fins de la présente section, on entend par «valeur ajoutée de l'intervention de l'UE» la valeur découlant de l'intervention de l'UE qui vient s'ajouter à la valeur qui, sans cela, aurait été générée par la seule action des États membres.*

L'article 171 du TFUE habilite l'Union à définir des projets d'intérêt commun dans le domaine des infrastructures des RTE tout en laissant aux États membres la possibilité de choisir les modalités de mise en œuvre. Le même article habilite l'Union à soutenir ces projets d'intérêt commun ainsi que des projets d'intérêt mutuel avec des pays tiers.

Une action spécifique de l'Union est nécessaire en raison de l'échelle et du type par nature européens des problèmes visés par le MIE, qui pourront être résolus plus efficacement au niveau de l'Union, générant des avantages globaux supérieurs, entraînant une mise en œuvre plus rapide et une réduction des coûts si la Commission coordonne les actions des États membres. Le financement de l'Union est également le moyen approprié de surmonter les obstacles financiers auxquels les projets transfrontières sont généralement confrontés: la répartition inégale des bénéfices et des coûts des projets entre les différents États membres concernés rend plus difficile le financement de ces projets par les sources de financement nationales.

Infrastructures RTE-T et RTE-E: Compte tenu de leur nature transfrontière, les projets RTE-T et RTE-E créent d'importantes externalités positives au niveau de l'Union et favorisent la solidarité entre les États membres, mais comportent aussi des difficultés spécifiques pour les promoteurs de projets, en raison de leur nature plurijuridictionnelle, des problèmes de coordination et d'une répartition souvent asymétrique des coûts et des bénéfices. Ils nécessitent donc un soutien au niveau de l'UE. Un instrument qui coordonne le financement entre les États membres est également nécessaire pour assurer une mobilité militaire fluide dans l'Union.

Énergies renouvelables: La coopération transfrontière entre les États membres, ou entre les États membres et les pays tiers, dans le domaine des énergies renouvelables

est essentielle pour atteindre les objectifs de l'Union en matière de décarbonation, de compétitivité, d'achèvement du marché intérieur de l'énergie et de sécurité de l'approvisionnement d'une manière rentable. Cependant, seuls quelques États membres expliquent comment ils comptent établir un cadre pour la coopération sur des projets communs avec un ou plusieurs États membres dans leurs plans nationaux définitifs sur l'énergie et le climat soumis conformément au règlement (UE) 2018/1999. La coopération transfrontière risque de rester à un niveau sous-optimal en l'absence d'aide financière de l'Union.

Valeur ajoutée de l'UE escomptée (ex post)

Le MIE apporte une valeur ajoutée européenne grâce au développement de la connectivité dans les secteurs des transports et de l'énergie et de la coopération transfrontière en matière d'énergies renouvelables, en privilégiant les biens publics à dimension européenne et les projets qui ne pourraient être réalisés sans un soutien de l'Union. Plus spécifiquement, la valeur ajoutée européenne du MIE réside dans sa capacité à:

- orienter les financements publics et privés vers la réalisation des objectifs de la politique de l'Union;
- permettre des investissements importants dans les cas où les coûts sont supportés au niveau national/local, alors que les bénéfices sont nombreux à une échelle européenne;
- accélérer la transition vers une infrastructure à faible émission de carbone, numérique et résiliente.

Le soutien de l'UE au titre du nouveau programme MIE est axé sur les actions qui présentent la plus forte valeur ajoutée de l'Union. Plus précisément:

Dans le domaine des transports, il couvre les tronçons transfrontières et les goulets d'étranglement, principalement sur le réseau RTE-T principal et étendu, ainsi que les projets sur les corridors de mobilité militaire prioritaires de l'UE.

Dans le domaine de l'énergie, le MIE vise à améliorer l'intégration du marché de l'énergie et l'interopérabilité des réseaux énergétiques transfrontières, la décarbonation, l'efficacité énergétique, la résilience et la sécurité de l'approvisionnement, et à faciliter la coopération transfrontière dans le domaine de l'énergie, y compris les énergies renouvelables. Ces projets transfrontières qui seront éligibles au financement du MIE Énergie constituent les chaînons manquants dans le développement d'un système énergétique entièrement interconnecté et décarboné, car ils ne sont pas suffisamment promus ou priorisés par les États membres et les opérateurs au niveau national. Le MIE contribue à la réalisation de ces projets transfrontières en soutenant des activités sectorielles sous forme d'études et de travaux.

1.5.3. *Leçons tirées d'expériences similaires*

L'évaluation ex post du MIE 2014-2020 et l'évaluation intermédiaire du MIE 2021-2027 sont menées en parallèle et les travaux sont bien avancés.

Les conclusions préliminaires des deux évaluations du MIE confirment que le programme fonctionne bien jusqu'à présent. La conception de l'instrument est appropriée pour remédier à un manque historique de financement des infrastructures

transfrontières à forte valeur ajoutée européenne en cloisonnant le financement de ces projets dans un instrument spécifique. Il existe une bonne cohérence avec les autres instruments de financement et politiques de l'UE, en particulier en ce qui concerne la décarbonation. Son modèle de gouvernance, qui fait appel à des appels à propositions concurrentiels et à une gestion directe des fonds par une agence centralisée, est adapté pour répondre aux besoins du programme et offrir des conditions de concurrence équitables aux demandeurs. Le financement du MIE est systématiquement considéré comme indispensable, permettant la réalisation de projets énergétiques et de transport cruciaux qui, autrement, subiraient des retards importants, verraient leur portée réduite ou ne seraient pas réalisés du tout en raison d'un financement national ou privé insuffisant. Au-delà du soutien financier direct, le MIE exerce un effet de levier important, en attirant des capitaux publics et privés supplémentaires et en agissant comme un point d'ancrage stratégique pour l'investissement.

1.5.4. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel et synergies éventuelles avec d'autres instruments appropriés

L'initiative s'inscrit dans la proposition de cadre financier pluriannuel 2028-2034.

Le MIE devrait se concentrer sur le soutien aux projets transfrontières sur les réseaux RTE-T et RTE-E, ainsi qu'aux projets visant à assurer une mobilité militaire fluide à travers l'Union, et aux projets dans le domaine de la coopération en matière d'énergie renouvelable.

Les investissements des États membres dans le réseau RTE-T au titre de leurs plans de partenariat national et régional devraient compléter les investissements du MIE, en particulier sur les tronçons nationaux qui se raccordent aux liaisons transfrontières indiquées dans l'annexe du MIE et pour financer l'infrastructure du réseau énergétique national et la production.

Dans le domaine de l'énergie, les plans de partenariat national et régional peuvent renforcer les investissements dans les infrastructures énergétiques fournis par le MIE, par exemple en investissant dans des actifs énergétiques qui ne sont pas de nature transfrontière mais qui sont tout aussi importants pour la transition énergétique.

L'extension des corridors RTE-T aux pays candidats et des infrastructures de transport et d'énergie dans les pays tiers devrait être soutenue en étroite coordination avec «Europe dans le monde».

Horizon Europe continuera à soutenir la recherche et l'innovation dans le domaine des transports et de l'énergie et sera étroitement lié au Fonds européen pour la compétitivité qui couvre le développement et le déploiement de solutions innovantes de pointe pour la décarbonation, la numérisation et la résilience des transports et de l'énergie. Le Fonds européen pour la compétitivité sera également complémentaire du MIE en offrant des possibilités de garanties pour les projets d'infrastructure.

1.5.5. Évaluation des différentes possibilités de financement disponibles, y compris des possibilités de redéploiement

Le lien plus étroit entre le financement de l'Union et les priorités politiques des plans renforcerait leur dimension transfrontière, le mécanisme de pilotage permettant de se concentrer davantage sur les projets transfrontières à forte valeur ajoutée pour l'UE, mais la mise en œuvre des projets d'infrastructure transfrontières par le biais des

plans serait plus complexe et plus coûteuse pour les autorités des États membres et les promoteurs de projets. L'alignement par les États membres de leurs programmes d'investissement sur ceux des pays voisins serait un processus de longue haleine, tant au cours des négociations initiales du plan qu'en cas de modification. L'Allemagne, par exemple, devrait coordonner son plan national avec huit États membres voisins; la Hongrie avec cinq. Si le processus est retardé dans un ou plusieurs États membres, cela pourrait entraîner des retards en chaîne. Bien que la Commission puisse soutenir ces efforts de coordination (à la fois pendant les négociations et par la fourniture d'une assistance technique via les plans), la charge pour les autorités des États membres resterait importante. Cela pourrait également accroître considérablement la charge administrative des promoteurs de projets, qui devraient mettre en œuvre leurs projets transfrontières dans le cadre de plusieurs plans nationaux et rendre compte dans le cadre de systèmes de rapport et d'audit distincts (un par État membre).

Cela dit, l'analyse d'impact a souligné que les plans de partenariat national et régional pourraient prévoir des investissements complémentaires pour les tronçons transfrontières et les projets présentant un grand intérêt pour l'Union. Un instrument spécifique en gestion directe garantirait que les projets transfrontières soient financés sur la base d'une approche concurrentielle avec une sélection de projets de la plus haute qualité, maturité et valeur ajoutée pour l'Union. Les bénéficiaires disposent d'un point de contact unique et d'une procédure unique pour la demande et la mise en œuvre d'un projet. En outre, les projets sont suivis de près par la Commission.

1.6. Durée de la proposition/de l'initiative et de son incidence financière

durée limitée

- en vigueur du 1/1/2028 au 31/12/2034
- incidence financière de 2028 à 2034 pour les crédits d'engagement et de 2028 à 2040 pour les crédits de paiement

durée illimitée

- Mise en œuvre avec une période de montée en puissance de AAAA jusqu'en AAAA,
- puis un fonctionnement en rythme de croisière au-delà.

1.7. Mode(s) d'exécution budgétaire prévu(s)

Gestion directe par la Commission

- dans ses services, y compris par l'intermédiaire de son personnel dans les délégations de l'Union;
- par les agences exécutives.

Gestion partagée avec les États membres

Gestion indirecte en confiant des tâches d'exécution budgétaire:

- à des pays tiers ou des organismes qu'ils ont désignés
- à des organisations internationales et à leurs agences (à préciser)
- à la Banque européenne d'investissement et au Fonds européen d'investissement
- aux organismes visés aux articles 70 et 71 du règlement financier
- à des établissements de droit public
- à des entités de droit privé investies d'une mission de service public, pour autant qu'elles soient dotées de garanties financières suffisantes
- à des entités de droit privé d'un État membre qui sont chargées de la mise en œuvre d'un partenariat public-privé et dotées de garanties financières suffisantes
- à des organismes ou des personnes chargés de l'exécution d'actions spécifiques relevant de la politique étrangère et de sécurité commune, en vertu du titre V du traité sur l'Union européenne, identifiés dans l'acte de base concerné
- à des entités établies dans un État membre, régies par le droit privé d'un État membre ou par le droit de l'Union et qui peuvent se voir confier, conformément à la réglementation sectorielle, l'exécution des fonds de l'Union ou des garanties budgétaires, dans la mesure où ces entités sont contrôlées par des établissements de droit public ou par des entités de droit privé investies d'une mission de service public et disposent des garanties financières appropriées sous la forme d'une responsabilité solidaire des entités de contrôle ou des garanties financières équivalentes et qui peuvent être, pour chaque action, limitées au montant maximal du soutien de l'Union.

Remarques:

Le programme est exécuté en gestion directe et indirecte, conformément au règlement financier. Compte tenu de la période 2014-2020 et de la période 2021-2027, la majeure partie du budget pourrait être mise en œuvre au moyen d'une délégation à une agence exécutive. Dans ce cas, seules les actions de soutien du programme seraient gérées directement par la Commission.

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

Le programme doit être mis en œuvre conformément au règlement (UE) [XXX]* du Parlement européen et du Conseil [règlement sur les performances], qui établit les règles relatives au suivi des dépenses et le cadre de performance du budget, y compris les dispositions en matière de suivi, d'évaluation et d'établissement de rapports pour tous les programmes.

2.2. Système(s) de gestion et de contrôle

2.2.1. *Justification du (des) mode(s) d'exécution budgétaire, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre du financement, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée*

Le programme sera mis en œuvre en gestion directe. Il est prévu de le déléguer à une agence exécutive, tandis que certaines mesures de soutien au programme seront gérées directement par la Commission. CINEA est une agence exécutive bien établie qui possède la structure et les procédures nécessaires pour assurer la poursuite de la gestion du MIE.

Le programme sera principalement mis en œuvre par le biais de subventions, qui constituent l'instrument de financement approprié pour les projets d'infrastructure et de production d'énergie à grande échelle.

La stratégie de contrôle sera établie en conséquence et se concentrera sur trois étapes clés de la mise en œuvre des subventions, conformément au règlement financier, à savoir l'organisation des appels et la sélection des propositions qui correspondent aux objectifs politiques du programme, les contrôles opérationnels, de suivi et ex ante qui couvrent la mise en œuvre du projet, les marchés publics, le préfinancement, les paiements intermédiaires et finaux, ainsi que les contrôles et les paiements ex post.

Cette stratégie de contrôle est censée fournir des résultats de performance conformes aux paramètres respectés dans le cadre de la dernière édition du programme:

~100 % d'exécution des crédits d'engagement et des crédits de paiement;

~100 % des bénéficiaires informés en temps utile;

~100 % des conventions de subvention signées en temps utile;

~100 % des paiements effectués en temps utile;

~ Risque au moment du paiement et de la clôture sur une base annuelle sous le seuil de signification de 2 %.

2.2.2. *Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer*

Les risques recensés demeurent dans une large mesure identiques à ceux répertoriés pour les versions précédentes du programme:

un développement plus lent que prévu des grandes priorités (corridors, projets d'intérêt commun), en raison d'une pénétration insuffisante sur le marché ou de la qualité des projets présentés;

des retards dans la mise en œuvre du projet;

une indisponibilité des données sur les performances ou problèmes de qualité des données;

d'éventuelles erreurs ou une mauvaise gestion des fonds de l'UE, y compris le risque potentiel de double financement et la complexité des règles;

des risques externes ayant des répercussions substantielles sur les infrastructures et/ou les priorités, tels que les risques géopolitiques ou les événements climatiques majeurs;

des risques externes compromettant la disponibilité du financement ou les conditions de marché, notamment dans l'éventualité d'une diminution de la demande en infrastructures ou de l'offre de crédit, comme lors de la dernière crise financière.

Les principales fonctions de contrôle mises au point pour la version précédente du programme devraient rester valables, une attention est accordée à la compétitivité de la réserve de projets, l'accent est mis sur les objectifs stratégiques, la participation de tous les acteurs est garantie, un niveau approprié de flexibilité budgétaire est maintenu et les contrôles ex ante et ex post sont cohérents.

Les risques doivent être abordés, en veillant à ce qu'une attention soit accordée à la compétitivité et à la préparation de la réserve de projets, en mettant l'accent sur la contribution des projets à la réalisation des objectifs stratégiques, en garantissant la participation systématique de tous les acteurs, et en maintenant un niveau approprié de flexibilité budgétaire. Les contrôles ex ante et ex post seront adaptés en fonction du niveau des risques perçus.

À cette fin, les contrôles seront soutenus par une évaluation ascendante annuelle des risques, par une évaluation systématique du cadre de contrôle, par une communication appropriée des écarts (registre des exceptions et des cas de non-conformité) et par des mesures correctrices prises concernant les recommandations émises par le service d'audit interne, par la Cour des comptes européenne ou par l'autorité de décharge.

2.2.3. *Estimation et justification du rapport coût/efficacité des contrôles (rapport entre les coûts du contrôle et la valeur des fonds gérés concernés), et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur (lors du paiement et lors de la clôture)*

Coût et avantages des contrôles

La plus grande partie du programme devrait être mise en œuvre par l'agence exécutive CINEA, ce qui garantit un coût de contrôle comparable à celui de l'actuel MIE. Le nombre limité de subventions mises en œuvre directement par les services de la Commission pourrait être soumis à des coûts de contrôle plus élevés, en raison de la faible valeur individuelle de ces subventions et de l'absence d'économies d'échelle.

En ce qui concerne les projets gérés par l'agence exécutive, le coût des contrôles dans le cadre de l'actuel MIE a été divisé entre le coût de la surveillance au niveau de la Commission et le coût des contrôles opérationnels au niveau de l'organe d'exécution.

Le coût des contrôles au niveau de la Commission, dans les deux DG concernées, est estimé³¹ à environ 0,1 % des crédits de paiement opérationnels au niveau du programme.

Ces contrôles visent à garantir, d'une part, une surveillance harmonieuse et efficace de l'Agence par les DG de tutelle et, d'autre part, le degré d'assurance nécessaire au niveau de la Commission.

À périmètre constant, une augmentation du coût de la surveillance au niveau de la Commission devrait permettre de refléter les exigences étendues en ce qui concerne la surveillance des agences exécutives ainsi que les efforts supplémentaires qui seront liées à la fourniture d'une assurance concernant les changements apportés au programme.

CINEA présente un environnement de contrôle stable. Le coût du contrôle au niveau de l'agence devrait rester dans la fourchette observée pour la période 2021-2024 (0,9 % à 1,3 %) ou s'en approcher. Toutefois, le renforcement des capacités nécessaire pour s'adapter aux changements apportés au programme ou pour ajuster les processus de contrôle peut se traduire par une augmentation du coût des contrôles. Les avantages des contrôles sont les suivants:

- éviter que des propositions plus faibles ou inadéquates ne soient sélectionnées;
- optimiser la planification et l'utilisation des fonds de l'UE, de manière à préserver la valeur ajoutée de l'UE;
- garantir la qualité des conventions de subvention, éviter les erreurs dans l'identification des entités juridiques, assurer le calcul correct des contributions de l'Union et prendre les garanties nécessaires à la bonne utilisation des subventions;
- détecter les coûts éligibles au stade du paiement;
- déceler les erreurs compromettant la légalité et la régularité des opérations au stade de l'audit;
- renforcer la fiabilité des informations fournies à la Commission.

La possibilité d'avoir recours aux options de présentation simplifiée des coûts sera examinée, sous réserve d'une évaluation favorable du rapport coûts/avantages quant à leur incidence sur le taux d'erreur, sur le coût des contrôles et sur l'efficacité et l'efficience des contrôles.

Niveau d'erreur estimatif

Le risque estimé au moment du paiement et à la clôture devrait rester inférieur à 2 % sur une base annuelle, ce qui correspond aux taux d'erreur observés pour le MIE-2.

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

Les directions générales de la Commission responsables des actions financées au titre du présent règlement s'engagent à protéger les intérêts financiers de l'Union, conformément à la stratégie antifraude de la Commission COM(2019) 196 final et son plan d'action révisé COM(2023) 405 final.

³¹ Cette estimation ne tient pas compte des aspects stratégiques et politiques liés au programme, ni de la surveillance des instruments délégués du MIE.

Les mesures antifraude prévoient notamment l'application de mesures préventives contre la fraude, la corruption et toute autre activité illégale; des contrôles efficaces; le recouvrement des montants indûment payés et, lorsque des irrégularités sont constatées, l'application de sanctions effectives, proportionnées et dissuasives, conformément au règlement (CE, Euratom) no 2988/95 du Conseil, au règlement (Euratom, CE) n° 2185/96 du Conseil et au règlement (CE) n° 1073/1999 du Parlement européen et du Conseil.

La DG MOVE et la DG ENER, ainsi que l'agence exécutive CINEA, ont mis à jour leurs stratégies antifraude et leurs plans d'action correspondants au niveau DG qui couvrent l'intégralité du cycle de la dépense, compte tenu de la proportionnalité et du rapport coûts/avantages des mesures à mettre en œuvre, et permettent une évaluation des risques du programme.

Les trois services veilleront à ce que leur approche de la gestion du risque de fraude vise à recenser les domaines où il y a un risque de fraude, compte tenu d'une analyse coûts/avantages sectorielle au niveau DG et à l'aide des travaux de l'OLAF en matière de prévention des fraudes et d'analyse des risques.

Le suivi administratif des marchés, subventions et paiements y afférents relève de la compétence de l'CINEA. La stratégie antifraude est mise à jour tous les deux ans, la dernière mise à jour ayant eu lieu en 2024. L'Agence élabore ses propres mesures antifraude, qui contiennent une stratégie d'audit ex-post visant à évaluer la légalité et la régularité des transactions sous-jacentes et à récupérer les montants indûment payés. L'CINEA est soumise chaque année à un audit de la Cour des comptes européenne visant à établir si les comptabilités offrent une image fidèle et à évaluer la légalité et la régularité des transactions sous-jacentes (recettes et dépenses); l'Agence est également soumise chaque année à la procédure de décharge du Parlement européen et du Conseil.

Les conventions de subvention et les marchés publics conclus par les DG chargées de la mise en œuvre ou par l'CINEA seront basés sur des modèles standard, lesquels préciseront les mesures antifraude généralement applicables, y compris le pouvoir d'audit et les contrôles et vérifications sur place susmentionnés. La Commission, ses représentants et la Cour des comptes disposeront d'un pouvoir d'audit, sur pièces et sur place, à l'égard de tous les bénéficiaires de subventions, contractants et sous-traitants qui ont reçu des fonds de l'Union.

L'Office européen de lutte antifraude (OLAF) est autorisé à effectuer des contrôles et vérifications sur place auprès des opérateurs économiques concernés, directement ou indirectement, par un tel financement, selon les modalités prévues par le règlement (Euratom, CE) n° 2185/96, en vue d'établir l'existence éventuelle d'une fraude, d'un acte de corruption ou de toute autre activité illégale portant atteinte aux intérêts financiers de l'Union européenne, dans le cadre d'une convention de subvention, d'une décision ou d'un contrat concernant un financement de l'Union. Le Parquet européen disposera des accès nécessaires pour exercer ses compétences conformément au règlement (UE) 2017/1939 du Conseil.

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s) · Lignes budgétaires existantes

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

| Rubrique du cadre financier pluriannuel | Ligne budgétaire | Nature de la dépense | Participation | | | |
|---|------------------|----------------------|----------------------------|--|---------------------|---------------------------|
| | Numéro | CD/CND ³² | de pays AELE ³³ | de pays candidats et pays candidats potentiels ³⁴ | d'autres pays tiers | autres recettes affectées |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |

- Nouvelles lignes budgétaires, dont la création est demandée

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

| Rubrique du cadre financier pluriannuel | Ligne budgétaire | Nature de la dépense | Participation | | | |
|---|---|----------------------|---------------|--|---------------------|---------------------------|
| | Numéro | CD/CND | de pays AELE | de pays candidats et pays candidats potentiels | d'autres pays tiers | autres recettes affectées |
| 2 | 05 01 01 Dépenses d'appui au MIE (transport, énergie, mobilité militaire) | /CND | NON | OUI | OUI | NON |
| 2 | 05 02 01 01 – MIE transports | CD | NON | OUI | OUI | NON |
| 2 | 05 02 01 02 – MIE mobilité militaire | CD | NON | OUI | OUI | NON |
| 2 | 05 02 02 – MIE énergie | CD | NON | OUI | OUI | NON |

³² CD = crédits dissociés / CND = crédits non dissociés.

³³ AELE: Association européenne de libre-échange.

³⁴ Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

| | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|

3.2. Incidence financière estimée de la proposition sur les crédits

3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits opérationnels

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits opérationnels
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits opérationnels, comme expliqué ci-après

3.2.1.1. Crédits issus du budget voté

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

| Rubrique du cadre financier pluriannuel | | | Numéro | | 2 | | | | | |
|--|--|------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------------------|
| | | | Année | Année | Année | Année | Année | Année | Année | TOTAL CFP 2028-2034 |
| | | | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | |
| Crédits opérationnels | | | | | | | | | | |
| 05 02 01 01 – MIE transports | Engagements | (1a) | 4,282 | 4,455 | 4,637 | 4,825 | 4,517 | 5,220 | 5,428 | 33,864 |
| | Paiements | (2a) | p.m. | p.m. | p.m. | p.m. | p.m. | p.m. | p.m. | p.m. |
| 05 02 01 02 – MIE mobilité militaire | Engagements | (1b) | 2,842 | 2,899 | 2,609 | 2,483 | 2,533 | 2,214 | 2,071 | 17,651 |
| | Paiements | (2b) | p.m. | p.m. | p.m. | p.m. | p.m. | p.m. | p.m. | p.m. |
| 05 02 02 – MIE énergie | Engagements | (1b) | 3,782 | 3,936 | 4,096 | 4,261 | 4,432 | 4,610 | 4,795 | 29,912 |
| | Paiements | (2b) | p.m. | p.m. | p.m. | p.m. | p.m. | p.m. | p.m. | p.m. |
| Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques | | | | | | | | | | |
| 05 01 01 | Dépenses d'appui au MIE (transport, énergie, mobilité militaire) | (3) | p.m. | p.m. | p.m. | p.m. | p.m. | p.m. | p.m. | p.m. |
| | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|---|-------------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------------|
| TOTAL des crédits pour la DG MOVE/ENER | Engagements | =1a+1b+3 | 10,906 | 11,290 | 11,342 | 11,569 | 11,982 | 12,045 | 12,294 | 81,428 |
| | Paiements | =2a+2b+3 | | | | | | | | |

| | | |
|--|----------|--|
| Rubrique du cadre financier pluriannuel | 4 | «Dépenses administratives» ³⁵ |
|--|----------|--|

| DG | Année 2028 | Année 2029 | Année 2030 | Année 2031 | Année 2032 | Année 2033 | Année 2034 | TOTAL CFP 2028- 2034 |
|-----------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------------------|
| • Ressources humaines | 11,672 | 11,672 | 11,672 | 11,672 | 11,672 | 11,672 | 11,672 | 81,704 |
| • Autres dépenses administratives | 114,000 | 114,000 | 114,000 | 114,000 | 114,000 | 114,000 | 114,000 | 798,000 |
| TOTAL DG MOVE/ENER | 125,672 | 125,672 | 125,672 | 125,672 | 125,672 | 125,672 | 879,672 | 879,704 |

| | | | | | | | | | |
|--|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 4 du cadre financier pluriannuel | (Total engagements = Total paiements) | 125,672 | 125,672 | 125,672 | 125,672 | 125,672 | 125,672 | 879,672 | 879,704 |
|--|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|

³⁵ Pour déterminer les crédits nécessaires, il convient de recourir aux chiffres relatifs au coût moyen annuel qui sont disponibles sur la page web correspondante de BUDGpedia.

| | | Année 2028 | Année 2029 | Année 2030 | Année 2031 | Année 2032 | Année 2033 | Année 2034 | TOTAL CFP 2028-2034 |
|---|-------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|------------------------|
| TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 4 | Engagements | | | | | | | | |
| du cadre financier pluriannuel | Paiements | | | | | | | | |

En Mio EUR (à la 3e décimale)

3.2.2. *Estimation des réalisations financées à partir des crédits opérationnels (cette section ne doit pas être complétée pour les organismes décentralisés)*

Les indicateurs de réalisation et de résultat permettant de suivre les progrès et les réalisations du présent programme correspondront aux indicateurs communs prévus par le règlement (UE) [XXX]* du Parlement européen et du Conseil [règlement sur les performances].

3.2.3. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits administratifs

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits de nature administrative.
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits de nature administrative, comme expliqué ci-après:

3.2.3.1. Crédits issus du budget voté

| CRÉDITS VOTÉS | Année | TOTAL L 2028- 2034 |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------------------------|
| | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | |
| RUBRIQUE 4 | | | | | | | | |
| Ressources humaines | 11,672 | 11,672 | 11,672 | 11,672 | 11,672 | 11,672 | 11,672 | 81,704 |
| Autres dépenses administratives | 114,000 | 114,000 | 114,000 | 114,000 | 114,000 | 114,000 | 114,000 | 798,000 |
| Sous-total RUBRIQUE 4 | 125,672 | 879,704 |
| Hors RUBRIQUE 4 | | | | | | | | |
| Ressources humaines | p.m. |
| Autres dépenses de nature administrative | p.m. |
| Sous-total hors RUBRIQUE 4 | p.m. |
| TOTAL | p.m. |

Les besoins en crédits pour les ressources humaines et les autres dépenses de nature administrative seront couverts par les crédits de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

3.2.4. Besoins estimés en ressources humaines

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de ressources humaines.
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de ressources humaines, comme expliqué ci-après:

3.2.4.1. Financement sur le budget voté

Estimation à exprimer en équivalents temps plein (ETP)

| CRÉDITS VOTÉS | Année 2028 | Année 2029 | Année 2030 | Année 2031 | Année 2032 | Année 2033 | Année 2034 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| • Emplois du tableau des effectifs (fonctionnaires et agents temporaires) | | | | | | | |
| 20 01 02 01 (Au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission) | 61 | 61 | 61 | 61 | 61 | 61 | 61 |
| 20 01 02 03 (Délégations de l'UE) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

| | | | | | | | |
|--|--------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 01 01 01 01 (Recherche indirecte) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01 01 01 11 (Recherche directe) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Autres lignes budgétaires (à préciser) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| • Personnel externe (en ETP) | | | | | | | |
| 20 02 01 (AC, END de l'«enveloppe globale») | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| 20 02 03 (AC, AL, END et JPD dans les délégations de l'UE) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ligne d'appui administratif | - au siège | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | - dans les délégations de l'UE | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01 01 01 02 (AC, END - Recherche indirecte) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01 01 01 12 (AC, END - Recherche directe) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Autres lignes budgétaires (à préciser) - Rubrique 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Autres lignes budgétaires (à préciser) - Hors rubrique 7 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 |
| TOTAL | 103 | 103 | 103 | 103 | 103 | 103 | 103 |

3.2.4.3. Total des besoins en ressources humaines

| TOTAL CRÉDITS VOTÉS + RECETTES AFFECTÉES EXTERNES | Année 2028 | Année 2029 | Année 2030 | Année 2031 | Année 2032 | Année 2033 | Année 2034 |
|--|--------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| • Emplois du tableau des effectifs (fonctionnaires et agents temporaires) | | | | | | | |
| 20 01 02 01 (Au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission) | 61 | 61 | 61 | 61 | 61 | 61 | 61 |
| 20 01 02 03 (Délégations de l'UE) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01 01 01 01 (Recherche indirecte) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01 01 01 11 (Recherche directe) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Autres lignes budgétaires (à préciser) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| • Personnel externe (en équivalents temps plein) | | | | | | | |
| 20 02 01 (AC, END de l'«enveloppe globale») | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| 20 02 03 (AC, AL, END et JPD dans les délégations de l'UE) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ligne d'appui administratif | - au siège | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | - dans les délégations de l'UE | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01 01 01 02 (AC, END - Recherche indirecte) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

| | | | | | | | |
|---|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 01 01 01 12 (AC, END - Recherche directe) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Autres lignes budgétaires (à préciser) — Rubrique 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Dépenses d'appui pour le Secrétariat de l'évaluation des performances | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 |
| TOTAL | 103 |

Considering the overall strained situation in Heading 4, in terms of both staffing and the level of appropriations, the human resources required will be met by staff from the DG who are already assigned to the management of the action and/or have been redeployed within the DG or other Commission services.

Personnel nécessaire à la mise en œuvre de la proposition (en ETP):

| • | • À couvrir par le personnel actuellement disponible dans les services de la Commission | • Personnel supplémentaire exceptionnel* | | |
|----------------------------------|---|--|----------------------------|-------------------------------|
| | | À financer sur la rubrique 7 ou la recherche | À financer sur la ligne BA | À financer sur les redevances |
| • | • | | | |
| Emplois du tableau des effectifs | 61 | | s.o. | |
| Personnel externe (AC, END, INT) | 32 | | 10* | |

*Les 10 nouveaux ETP correspondent aux dix postes à recevoir en 2028 pour le Secrétariat de l'évaluation des performances au titre de la ligne budgétaire 02 01 21 02, comme convenu par les colégislateurs lors des négociations du règlement (UE) 2024/2803 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen (refonte).

Description des tâches à effectuer par:

| | |
|--|---|
| les fonctionnaires et agents temporaires | <ul style="list-style-type: none"> • Élaboration des politiques et stratégie • Soutien aux enceintes régionales et thématiques pour le recensement de projets d'intérêt commun et de projets d'intérêt mutuel • Coordination et liaison avec toutes les parties prenantes (États membres, pays tiers, autres DG et autres institutions de l'UE, enceintes régionales et thématiques, etc.) • Élaboration du programme de travail • Processus de sélection • Gestion des appels à propositions annuels et sélection des projets pouvant bénéficier d'un soutien financier de l'UE • Gestion opérationnelle et financière des projets • Évaluations |
| le personnel externe | <ul style="list-style-type: none"> • Soutien aux enceintes régionales et thématiques pour le recensement de projets |

| | |
|--|---|
| | d'intérêt commun et de projets d'intérêt mutuel <ul style="list-style-type: none"> • Soutien aux processus de sélection • Soutien à la gestion des appels à propositions annuels et à la sélection des projets pouvant bénéficier d'un soutien financier de l'UE • Soutien à la gestion financière des projets • Soutien à l'organisation des évaluations |
|--|---|

3.2.5. *Vue d'ensemble de l'incidence estimée sur les investissements liés aux technologies numériques*

| TOTAL des crédits numériques et informatiques | Année 2028 | Année 2029 | Année 2030 | Année 2031 | Année 2032 | Année 2033 | Année 2034 | TOTAL CFP 2028-2034 |
|--|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------------|
| RUBRIQUE 4 | | | | | | | | |
| Dépenses informatiques* (institutionnelles) | 0,845 | 0,845 | 0,845 | 0,845 | 0,845 | 0,845 | 0,845 | 5,915 |
| Sous-total RUBRIQUE 4 | 0,845 | 5,915 |
| Hors RUBRIQUE 4 | | | | | | | | |
| Dépenses pour les systèmes informatiques soutenant une politique consacrées aux programmes opérationnels | 14,23 | 14,59 | 14,967 | 15,364 | 15,78 | 16,217 | 16,675 | 107,823 |
| Sous-total hors RUBRIQUE 4 | 14,23 | 14,59 | 14,967 | 15,364 | 15,78 | 16,217 | 16,675 | 107,823 |
| TOTAL | 15,075 | 113,738 |

*Les dépenses informatiques au titre de la rubrique 4 ont été calculées en suivant les instructions de la DG BUDG: nombre d'ETP multiplié par 8 200 EUR par ETP.

3.2.6. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel

La proposition est cohérente avec la proposition pour le CFP 2028-2034

La proposition/l'initiative:

- ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties
- prévoit le cofinancement par des tierces parties estimé ci- après:

Crédits en Mio EUR (à la 3^e décimale)

| | Année 2028 | Année 2029 | Année 2030 | Année 2031 | Année 2032 | Année 2033 | Année 2034 | Total |
|--|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-------|
| | | | | | | | | |

| | | | | | | | | |
|---------------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Préciser l'organisme de cofinancement | | | | | | | | |
| TOTAL crédits cofinancés | | | | | | | | |

3.3. Incidence estimée sur les recettes

- La proposition/l'initiative est sans incidence financière sur les recettes.
- La proposition/l'initiative a une incidence financière décrite ci- après:
 - sur les ressources propres
 - sur les autres recettes
 - veuillez indiquer si les recettes sont affectées à des lignes de dépenses

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

| Ligne budgétaire de recettes: | Montants inscrits pour l'exercice en cours | Incidence de la proposition/de l'initiative ³⁶ | | | | | | |
|-------------------------------|--|---|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | | Année 2028 | Année 2029 | Année 2030 | Année 2031 | Année 2032 | Année 2033 | Année 2034 |
| Article | | | | | | | | |

Pour les recettes affectées, préciser la(les) ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s).

Autres remarques (relatives par exemple à la méthode/formule utilisée pour le calcul de l'incidence sur les recettes ou toute autre information).

4. DIMENSIONS NUMERIQUES

4.1. Exigences pertinentes en matière numérique

Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) continuera à soutenir les outils informatiques qui se sont avérés essentiels pour une gestion efficace et transparente des projets. Des outils tels que l'espace unique d'échange de données informatisé (SEDIA pour Single Electronic Data Interchange Area), eGrants, TENtec, Map-IT, EMI-ECS, QlikSense (ou toute autre solution de veille stratégique et d'analyse de données permettant de visualiser, d'explorer et d'analyser des données), la plateforme de transparence (TP Viewer), CIRCABC, EUSurvey et ARACHNE jouent un rôle essentiel à cet égard. En outre, le MIE continuera à soutenir les activités de mise en œuvre de la Commission liées à

³⁶ En ce qui concerne les ressources propres traditionnelles (droits de douane, cotisations sur le sucre), les montants indiqués doivent être des montants nets, c'est-à-dire des montants bruts après déduction de 20 % de frais de perception.

une série de systèmes informatiques et d'environnements d'échange d'informations imposés par la législation et les initiatives de l'UE telles que ESSKY, PRIME KPI, EMSWe, eFTI, etc.

Le SEDIA, par le biais du portail «Financements et appels d'offres», fournit un point d'entrée unique pour les processus de financement et de passation de marchés, centralisant les données des participants et réduisant le travail manuel. eGrants couvre l'intégralité du cycle de vie des subventions, garantissant cohérence et traçabilité. Map-IT permet d'encoder des indicateurs de projet qualitatifs et quantitatifs pour soutenir les rapports thématiques et nationaux. CIRCABC facilite la gestion collaborative des documents grâce au contrôle des versions et à l'accès multilingue. EUSurvey sert à la collecte de données structurées, tandis qu'ARACHNE améliore le suivi des projets en repérant les risques de fraude potentiels grâce à des données enrichies et à des indicateurs de risque.

TENtec, le système d'information du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), fournit des cartes interactives et des rapports actualisés pour favoriser la transparence, la prise de décision éclairée et la sensibilisation du public. TENtec recueille et stocke des informations géographiques, financières et historiques sur l'infrastructure du réseau de transport de l'UE et de ses pays voisins à des fins de planification, de prise de décision politique et de suivi de la mise en œuvre du programme TEN-T. TENtec est un système requis par le règlement (UE) 2024/1679. Élaboré en collaboration avec les États membres et les parties prenantes, il fournit une vue d'ensemble de la politique du RTE-T, facilite le suivi des projets et soutient la modélisation des transports et la planification future. TENtec comprend également des données sur la mobilité militaire et l'infrastructure pour carburants alternatifs, qui sous-tendent toutes deux des priorités politiques pertinentes, et est susceptible d'accueillir divers types de données stratégiques nécessitant une géolocalisation.

Lié à TENtec, l'Observatoire européen des carburants alternatifs (EAFO) est un outil informatique essentiel pour faciliter le suivi de la transition vers une mobilité durable, comme le prévoit par exemple le règlement (UE) 2023/1804 sur l'infrastructure pour carburants alternatifs. L'EAFO fournit des données et des statistiques complètes et actualisées sur l'infrastructure pour carburants alternatifs, l'adoption des véhicules et les mesures politiques nationales dans l'ensemble de l'UE. L'EAFO est l'outil informatique qui soutient la mise en œuvre des obligations légales prévues par le règlement (UE) 2023/1804, telles que le point d'accès européen commun aux données sur les carburants alternatifs.

EMI-ECS est un outil informatique utilisé pour la sélection et la passation de contrats avec des experts externes participant à l'évaluation des propositions. QlikSense est un outil utilisé pour les statistiques et le suivi des projets. La plateforme de transparence et TP Viewer sont des outils utilisés pour fournir au public des informations et des statistiques sur les projets financés.

La plateforme du ciel unique européen (ESSKY) soutient les parties prenantes dans la mise en œuvre du système de performance et de tarification du ciel unique européen (SES). Elle permet d'accéder à des informations pertinentes par le biais de bibliothèques et offre une fonctionnalité de soumission de documents.

Les indicateurs clés de performance de la plateforme européenne des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire (PRIME KPI) permettent de suivre les indicateurs clés de performance liés au transport ferroviaire. Il fournit une plateforme de reporting pour les gestionnaires d'infrastructure.

Le système de gestion des titres de sécurité C-ITS de l'Union européenne (EU CCMS)

soutient le déploiement des systèmes et technologies C-ITS en Europe. Il est basé sur des éléments centraux pour soutenir l'interopérabilité sécurisée au niveau européen. La directive 2010/040 sur les systèmes de transport intelligents définit les rôles de la Commission dans le EU CCMS.

Le système de guichet unique maritime européen a été établi par le règlement (UE) 2019/1239 et constitue un cadre juridique et technique visant à harmoniser l'échange de formalités administratives entre les opérateurs maritimes et les autorités lors d'une escale dans l'UE. Il s'agit d'un réseau de guichets uniques maritimes nationaux complétés par des composants et des services informatiques communs gérés par la Commission.

L'environnement d'échange d'informations électroniques relatives au transport de marchandises (eFTI) est une architecture informatique décentralisée à l'échelle de l'UE, établie par le règlement (UE) 2020/1056. Il facilitera l'échange d'informations entre les opérateurs et les autorités compétentes pour vérifier le respect de six règlements et directives de l'UE en matière de transport, ainsi que de plus de 170 actes juridiques nationaux régissant le transport de marchandises dans les États membres.

L'application Galileo Green Lane surveille la situation du trafic aux postes frontières du RTE-T pour le fret routier et le temps de trajet pour le fret ferroviaire sur les corridors du RTE-T. Elle offre aux fonctionnaires des frontières et aux transporteurs une visibilité sur la situation aux frontières, leur permettant de voir quelles sont les frontières les plus sollicitées. Galileo Green Lane permet aux frontières de répondre aux exigences de la «voie réservée», en permettant un écoulement du trafic en moins de 15 minutes.

L'espace européen des données relatives la mobilité (EMDS) devrait permettre la découverte et le partage de données à partir des sources de données existantes et futures sur les transports et la mobilité. Dans la communication relative à l'EMDS (COM/2023/751 final), la Commission a souligné que l'une des principales composantes est un portail de (méta)données où tous les écosystèmes de données concernés pourraient partager des métadonnées sur les types de données qu'ils gèrent et les conditions d'accès respectives.

4.2. Données

Les outils numériques soutenus par le MIE sont de nature très différente, concernent différents modes de transport et différents acteurs qui échangent des informations (services de la Commission, bénéficiaires, autorités nationales, partenaires commerciaux, etc.). Ces outils traitent donc également un large éventail de données différentes. En général, ils suivent le principe de l'utilisation unique, garantissant une réutilisation maximale des données et évitant la saisie répétitive, tout en partageant les données de manière sûre et sécurisée.

4.3. Solutions numériques

Tous les outils décrits sont conçus pour promouvoir la cohérence, améliorer l'efficacité et assurer l'interopérabilité, renforçant ainsi la qualité globale des processus qui sous-tendent les services de la Commission liés au MIE et soutenant la mise en œuvre harmonieuse du marché unique.

4.4. Évaluation de l'interopérabilité

Tous les outils numériques décrits sont déjà utilisés par les parties prenantes. Leur

interopérabilité est forte grâce à des techniques d'échange d'informations normalisées.

En ce qui concerne l'espace européen des données relatives à la mobilité, la Commission travaille sur les détails de son déploiement.

4.5. Mesures de soutien de la mise en œuvre numérique

Les outils numériques décrits fonctionnent efficacement et toute modification ou amélioration future sera mise en œuvre de manière contrôlée et progressive afin d'assurer la continuité et d'éviter toute perturbation des opérations ou de la mise en œuvre du règlement.