



Bruxelles, le 4 décembre 2018
(OR. en)

15146/18

**Dossier interinstitutionnel:
2018/0228(COD)**

**TRANS 613
FIN 965
CADREFIN 397
POLGEN 241
REGIO 143
ENER 421
TELECOM 449
COMPET 845
MI 933
ECO 113
CODEC 2207
IA 407**

RÉSULTATS DES TRAVAUX

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	délégations
N° doc. préc.:	14712/18 TRANS 574 FIN 921 CADREFIN 375 POLGEN 233 REGIO 132 ENER 397 TELECOM 434 COMPET 816 MI 894 ECO 106 CODEC 2107 IA 394 + COR 1
N° doc. Cion:	9951/18 TRANS 257 FIN 456 CADREFIN 87 POLGEN 83 REGIO 40 ENER 229 TELECOM 175 COMPET 436 MI 448 ECO 49 CODEC 1023
Objet:	Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et abrogeant les règlements (UE) n° 1316/2013 et (UE) n° 283/2014.

Les délégations trouveront en annexe le texte de l'orientation générale partielle sur la proposition visée en objet, adopté par le Conseil "Transports, télécommunications et énergie" (Transports) le 3 décembre 2018.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et abrogeant les règlements (UE)
n° 1316/2013 et (UE) n° 283/2014¹**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment ses articles 172 et 194,

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 européen²,

vu l'avis du Comité des régions³,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

¹ réserve d'examen parlementaire: U.K.

² JO C du , p. .

³ JO C du , p. .

considérant ce qui suit:

- (1) Afin de parvenir à une croissance intelligente, durable et inclusive et de stimuler la création d'emplois, l'Union européenne a besoin d'infrastructures modernes et hautement performantes qui contribuent à l'interconnexion et à l'intégration de l'Union et de toutes ses régions dans les secteurs des transports, des télécommunications et de l'énergie. Ces interconnexions devraient permettre d'améliorer la libre circulation des personnes, des biens, des capitaux et des services. Les réseaux transeuropéens devraient faciliter les connexions transfrontalières, favoriser une plus grande cohésion économique, sociale et territoriale et contribuer à une économie sociale de marché plus compétitive et à la lutte contre le changement climatique.
- (2) Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (le "programme") vise à accélérer l'investissement dans le domaine des réseaux transeuropéens et à 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. Le programme devrait permettre d'exploiter au mieux les synergies entre les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique, renforçant ainsi l'efficacité de l'intervention de l'Union et permettant une optimisation des coûts de mise en œuvre.
- (3) Le programme devrait viser à soutenir des projets durables sur les plans environnemental et social et prenant en compte le changement climatique et, le cas échéant, des actions d'adaptation au changement climatique et d'atténuation de ses effets. En particulier, la contribution du programme aux objectifs de l'accord de Paris ainsi qu'aux objectifs proposés sur l'énergie et le climat à l'horizon 2030 et la décarbonation à long terme devrait être renforcée.

- (4) Témoignant de l'importance de la lutte contre le changement climatique conformément aux engagements de l'Union à mettre en œuvre l'accord de Paris, et à l'engagement en faveur des objectifs de développement durable des Nations unies, le présent règlement devrait par conséquent intégrer l'action pour le climat et permettre d'atteindre un objectif global de [25] % de dépenses du budget de l'UE contribuant aux objectifs sur le climat⁴. Les actions mises en place au titre du programme devraient contribuer pour 60 % de l'enveloppe financière globale du programme aux objectifs climatiques, sur la base, entre autres, des marqueurs de Rio: i) 100 % des dépenses relatives aux infrastructures ferroviaires, aux carburants alternatifs, aux transports urbains propres, au transport et au stockage d'électricité, aux réseaux intelligents, au transport de CO₂ et aux énergies renouvelables; ii) 40 % des dépenses relatives au transport multimodal et par voie navigable intérieure et aux infrastructures gazières - si cela permet d'accroître l'utilisation d'hydrogène ou de biométhane renouvelable. Les actions pertinentes seront définies lors de la préparation et de la mise en œuvre du programme, et réexaminées dans le cadre des procédures d'évaluation et d'examen. Afin d'éviter que les infrastructures ne soient vulnérables à l'incidence potentielle du changement climatique à long terme et de veiller à ce que le coût des émissions de gaz à effet de serre résultant du projet soit inclus dans l'évaluation économique du projet, les projets soutenus par le programme devraient être résilients au changement climatique conformément aux lignes directrices qui devraient être définies par la Commission en accord avec les lignes directrices établies pour d'autres programmes de l'Union, le cas échéant.
- (5) Afin de satisfaire aux obligations de rapport prévues par l'article 11, point c), de la directive 2016/2284/CE concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques, modifiant la directive 2003/35/CE et abrogeant la directive 2001/81/CE, en ce qui concerne le recours aux fonds de l'Union pour soutenir les mesures prises en vue de se conformer aux objectifs de ladite directive, les dépenses liées à la réduction des émissions de polluants atmosphériques en vertu de cette même directive font l'objet d'un suivi.

⁴ COM(2018) 321, p. 13.

- (6) L'un des principaux objectifs du présent programme est de renforcer les synergies entre les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique. À cette fin, il convient que le présent programme prévoie l'adoption de programmes de travail intersectoriels abordant des domaines d'intervention spécifiques, par exemple la mobilité connectée et automatisée ou les carburants alternatifs. En outre, le programme devrait prévoir, au sein de chaque secteur, la possibilité de considérer comme éligibles certains composants auxiliaires relevant des autres secteurs, lorsqu'une telle approche accroît le bénéfice socio-économique de l'investissement. Les synergies entre les secteurs devraient être encouragées par l'intermédiaire des critères d'attribution présidant à la sélection des actions.
- (7) Les orientations pour le réseau transeuropéen de transport RTE-T telles que définies par le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil⁵ (ci-après les "orientations RTE-T") recensent les infrastructures du RTE-T, précisent les exigences à satisfaire dans ce cadre et définissent des mesures pour leur mise en œuvre. Ces orientations prévoient notamment l'achèvement du réseau central pour 2030 par la création d'infrastructures nouvelles ainsi que par la revitalisation et la modernisation et la rénovation des infrastructures existantes afin d'assurer la continuité du réseau.
- (7 bis) Le programme devrait contribuer à l'achèvement du réseau central RTE-T pour tous les modes de transports, y compris les routes, dans les États membres toujours confrontés à d'importants besoins d'investissement pour l'achèvement de leur réseau routier central.
- (8) Afin d'atteindre les objectifs fixés dans les orientations RTE-T, il est nécessaire de soutenir en priorité les chaînons transfrontaliers et les liaisons manquantes et de garantir, le cas échéant, la cohérence des actions soutenues avec les plans de travail des corridors établis conformément à l'article 47 du règlement (UE) n° 1315/2013 et avec le développement global du réseau en ce qui concerne la performance et l'interopérabilité.
- (8 bis) En particulier, le déploiement complet de l'ERTMS sur le réseau central d'ici 2030, prévu par le règlement (UE) n° 1315/2013, oblige à renforcer le soutien au niveau européen et à encourager la participation d'investisseurs privés.

⁵ Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

- (8 *ter*) La connexion des aéroports au réseau RTE-T constitue une condition préalable importante pour achever avec succès le réseau central RTE-T et assurer une intermodalité effective. Il est donc nécessaire d'accorder la priorité à la connexion des aéroports au réseau central RTE-T, lorsque celle-ci est manquante.
- (8 *quater*) Pour la mise en œuvre d'actions transfrontalières, un niveau d'intégration élevé est nécessaire sur le plan de la planification et de la mise en œuvre. Sans que ne soit privilégié aucun des exemples suivants, cette intégration pourrait être démontrée par l'établissement d'une entreprise unique dédiée au projet, une structure de gouvernance commune, un cadre juridique bilatéral, un acte d'exécution conformément à l'article 47 du règlement (UE) n° 1315/2013 ou toute autre forme de coopération.
- (9) Afin de tenir compte de l'augmentation des flux de transport et de l'évolution du réseau, il convient d'adapter l'alignement des corridors du réseau central et leurs tronçons présélectionnés. Ces adaptations devraient être proportionnées afin de préserver la cohérence et l'efficacité de la mise en place et de la coordination des corridors. C'est la raison pour laquelle la longueur des corridors du réseau central ne devrait pas augmenter de plus de 15 %. En temps utile, l'alignement des corridors du réseau central devrait tenir compte des résultats du réexamen de la mise en œuvre du réseau central prévu à l'article 54 du règlement (UE) n° 1315/2013.
- (10) Il est nécessaire de promouvoir les investissements en faveur d'une mobilité intelligente, durable, inclusive et répondant aux impératifs de sûreté et de sécurité dans l'ensemble de l'Union. En 2017, la Commission a présenté⁶ sa communication "L'Europe en mouvement", une vaste série d'initiatives visant à rendre la circulation plus sûre, encourager une tarification routière intelligente, réduire les émissions de CO₂, la pollution atmosphérique et la congestion, promouvoir la mobilité connectée et autonome, et garantir de bonnes conditions de transport et de repos des travailleurs. Ces initiatives devraient s'accompagner d'un soutien financier de l'Union, le cas échéant par le biais de ce programme.

⁶ Communication de la Commission "L'Europe en mouvement: Programme pour une transition socialement équitable vers une mobilité propre, compétitive et connectée pour tous" – COM(2017) 283

- (11) Les orientations RTE-T exigent, en ce qui concerne les nouvelles technologies et l'innovation, que le RTE-T permette la décarbonation de tous les modes de transport en encourageant l'efficacité énergétique ainsi que l'utilisation de carburants alternatifs. La directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil⁷ établit un cadre commun de mesures pour le déploiement d'infrastructures de carburants alternatifs dans l'Union afin de réduire au minimum la dépendance des transports à l'égard du pétrole et d'atténuer leur impact environnemental, et impose aux États membres de veiller à ce que des points de recharge ou de ravitaillement soient accessibles au public d'ici au 31 décembre 2025. Comme indiqué dans les propositions de la Commission⁸ de novembre 2017, un ensemble complet de mesures visant à promouvoir une mobilité à faible taux d'émissions est nécessaire, notamment sur le plan financier, dans le cas où les conditions du marché ne permettent pas de fournir une incitation suffisante.
- (12) Dans sa communication "Une mobilité durable pour l'Europe: sûre, connectée et propre"⁹, la Commission souligne que les véhicules automatisés et les systèmes de connectivité avancés rendront les véhicules plus sûrs, plus facilement partageables et plus accessibles pour tous les citoyens, y compris ceux qui sont parfois coupés des services de mobilité aujourd'hui, comme les personnes âgées et les personnes handicapées. Dans cette perspective, la Commission a proposé un "plan d'action stratégique de l'UE sur la sécurité routière" et une révision de la directive 2008/96 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

⁷ Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO L 307 du 28.10.2014, p. 1).

⁸ Communication de la Commission: "Réaliser les objectifs en matière de mobilité à faibles taux d'émissions - Une Union européenne qui protège la planète, donne les moyens d'agir à ses consommateurs et défend son industrie et ses travailleurs" – COM(2017) 675

⁹ COM(2018) 293 final.

- (13) [Afin d'améliorer la réalisation des projets de transport dans les parties moins développées du réseau, une dotation du Fonds de cohésion devrait être transférée au programme pour financer des projets de transports dans les États membres susceptibles de bénéficier de financements au titre du Fonds de cohésion. Dans une première phase et dans une limite de 70 % de l'enveloppe transférée, la sélection des projets éligibles au financement devrait respecter les dotations nationales au titre du Fonds de cohésion. Les 30 % restants de l'enveloppe transférée devraient être alloués sur une base concurrentielle aux projets situés dans les États membres éligibles au Fonds de cohésion et en accordant la priorité aux chaînons transfrontaliers et aux liaisons manquantes. La Commission devrait soutenir les États membres susceptibles de bénéficier de financements du Fonds de cohésion dans leurs efforts en vue de constituer une réserve appropriée de projets, en particulier en renforçant les capacités institutionnelles des administrations publiques concernées.]
- (14) À la suite de la communication conjointe sur l'amélioration de la mobilité militaire dans l'Union européenne de novembre 2017¹⁰, le plan d'action sur la mobilité militaire adopté le 28 mars 2018 par la Commission et la Haute représentante de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité¹¹ a souligné que la politique en matière d'infrastructures de transport offre une excellente occasion d'accroître les synergies entre les besoins en matière de défense et le RTE-T. Le plan d'action indique que le Conseil est invité à examiner et valider les exigences militaires concernant les infrastructures de transport d'ici la mi-2018, et que les services de la Commission recenseront, d'ici 2019, les parties du réseau transeuropéen de transport adaptées au transport militaire, y compris les aménagements à apporter aux infrastructures existantes. Un financement de l'Union pour la mise en œuvre des projets à double usage devrait être mis en œuvre par l'intermédiaire du programme, sur la base des programmes de travail spécifiques précisant les exigences applicables, telles que définies dans le cadre du plan d'action.

¹⁰ JOIN(2017) 41 final.

¹¹ JOIN(2018) 5 final.

- (15) Les orientations RTE-T reconnaissent que le réseau global garantit l'accessibilité et la connectivité de toutes les régions de l'Union, y compris les régions périphériques, insulaires et ultrapériphériques. Par ailleurs, dans sa communication "Un partenariat stratégique renouvelé et renforcé avec les régions ultrapériphériques de l'Union européenne"¹², la Commission souligne les besoins spécifiques des régions ultrapériphériques en matière de transports et la nécessité pour l'Union d'apporter un financement répondant à ces besoins, notamment par l'intermédiaire du programme.
- (16) Compte tenu de l'importance des besoins en investissement pour achever le réseau central du RTE-T d'ici à 2030 (estimés à 350 milliards d'EUR pour la période 2021-2027), le réseau global du RTE-T d'ici à 2050, et des investissements dans la décarbonation, la numérisation et les transports urbains (estimés à 700 milliards d'EUR pour la période 2021-2027), il convient de faire l'usage le plus efficace des différents programmes et instruments de financement de l'UE afin de maximiser la valeur ajoutée des investissements soutenus par l'Union. Cette efficacité serait obtenue par la rationalisation du processus d'investissement, qui permettra une visibilité sur la réserve de projets en matière de transport et une cohérence entre tous les programmes de l'Union concernés, notamment le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, le Fonds européen de développement régional (FEDER), le Fonds de cohésion et InvesEU. En particulier, les conditions favorisantes décrites dans l'annexe IV du règlement (UE) XXX [règlement du Parlement européen et du Conseil portant dispositions communes relatives au Fonds européen de développement régional, au Fonds social européen plus, au Fonds de cohésion et au Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche, et établissant les règles financières applicables à ces Fonds et au Fonds "Asile et migration", au Fonds pour la sécurité intérieure et à l'instrument relatif à la gestion des frontières et aux visas ("RDC")] devraient être prises en compte le cas échéant.

¹² COM(2017) 623.

- (17) Le règlement (UE) n° 347/2013 du Parlement européen et du Conseil¹³ recense les priorités en matière d'infrastructures énergétiques transeuropéennes à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs de l'Union en matière de politique de l'énergie et du climat. Il recense les projets d'intérêt commun nécessaires à la mise en œuvre de ces priorités et établit des mesures dans le domaine de l'octroi des autorisations, de la participation du secteur public et de la réglementation pour accélérer et/ou faciliter la réalisation de ces projets.
- (18) Il prévoit également des critères d'éligibilité de ces projets en vue d'un concours financier de l'Union. La directive [directive refondue sur les énergies renouvelables] souligne la nécessité de créer un cadre favorable intégrant l'utilisation renforcée des fonds européens, et faisant explicitement référence à des actions permettant de soutenir la coopération transfrontière en matière d'énergies renouvelables.
- (19) Tandis que l'achèvement des infrastructures du réseau demeure prioritaire pour finaliser le développement des énergies renouvelables, l'intégration de la coopération transfrontière dans ce domaine traduit l'approche adoptée au titre de l'initiative "Une énergie propre pour tous les Européens", avec un engagement collectif à atteindre un objectif ambitieux en matière d'énergies renouvelables d'ici à 2030 et la modification du cadre d'action avec des objectifs de décarbonation à long terme ambitieux.

¹³ Règlement (UE) n° 347/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2013 concernant des orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes, et abrogeant la décision n° 1364/2006/CE et modifiant les règlements (CE) n° 713/2009, (CE) n° 714/2009 et (CE) n° 715/2009 (JO L 115 du 25.4.2013, p. 39).

- (20) Des technologies innovantes en matière d'infrastructures, permettant d'évoluer vers des systèmes énergétiques et de mobilité à faibles émissions de carbone et améliorant la sécurité des approvisionnements, sont essentielles au regard de l'agenda de décarbonation de l'Union. En particulier, dans sa communication du 23 novembre 2017 "Renforcer les réseaux énergétiques de l'Europe"¹⁴, la Commission a souligné que le rôle du secteur de l'électricité, dans lequel les énergies renouvelables représenteront la moitié de la production d'ici à 2030, permettra progressivement de décarboner des secteurs dans lesquels les combustibles fossiles ont dominé jusqu'à présent, notamment les transports, l'industrie et le chauffage/refroidissement et que, en conséquence, la politique en matière d'infrastructures énergétiques transeuropéennes est de plus en plus axée sur des projets d'interconnexions électriques, de stockage de l'électricité et de réseaux intelligents. Afin de contribuer aux objectifs de décarbonation de l'Union, il convient d'accorder aux technologies et projets favorisant le passage à une économie à faibles émissions de carbone toute l'attention et la priorité qui leur reviennent. La Commission s'emploiera à faire progresser le nombre de projets de réseaux intelligents transfrontaliers, de stockage innovant ainsi que de transport du dioxyde de carbone à financer au titre du programme.
- (20 bis) Les projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables permettent un déploiement rentable des énergies renouvelables dans l'Union, la réalisation de l'objectif contraignant au niveau de l'Union d'au moins 32% d'énergies renouvelables en 2030 comme prévu à l'article 3 de [la refonte de la directive 2009/28/CE proposée par COM(2016) 767] et contribuent à l'adoption stratégique de technologies innovantes liées aux énergies renouvelables. Parmi les exemples donnés de technologies éligibles figurent la production d'énergie renouvelable à partir d'éoliennes terrestres ou en mer, de l'énergie solaire, de la biomasse durable, de l'énergie océanique, de l'énergie géothermique ou d'une combinaison de celles-ci, leur raccordement au réseau et d'autres éléments comme les installations de stockage ou de conversion. Une action éligible ne se limite pas au secteur de l'électricité et peut couvrir d'autres vecteurs d'énergie et le couplage éventuel de secteurs, par exemple avec le chauffage et le refroidissement, la production de gaz à partir d'électricité, le stockage et le transport. Cette énumération n'est pas exhaustive afin de conserver une certaine souplesse eu égard aux avancées et évolutions technologiques. Ces projets n'impliquent pas nécessairement de liaison physique entre les États membres qui coopèrent. Ces projets peuvent être situés sur le territoire d'un seul État membre participant à condition que les critères généraux de la partie IV de l'annexe s'appliquent.

¹⁴ COM(2017) 718.

- (20 *ter*) Une attention particulière devrait être accordée dans le cadre du soutien de l'UE aux interconnexions énergétiques transfrontalières, y compris celles nécessaires pour atteindre les objectifs d'interconnexion électrique, notamment l'objectif d'interconnexion de 10% d'ici 2020 établi par le Conseil européen. Le déploiement d'interconnexions électriques est vital pour intégrer les marchés, permettre d'augmenter les énergies renouvelables dans le système et tirer profit de leurs différents portefeuilles de demande et d'approvisionnement en énergies renouvelables, des réseaux d'éoliennes en mer et des réseaux intelligents, intégrant tous les pays dans des marchés de l'énergie liquides et concurrentiels.
- (21) L'achèvement du marché unique numérique repose sur les infrastructures de connectivité numérique sous-jacentes. La transformation numérique des entreprises européennes et la modernisation de secteurs tels que les transports, l'énergie, la santé et l'administration publique sont tributaires d'un accès universel à des réseaux à haute et très haute capacités, économiques et fiables. Soutenant la modernisation des économies locales et la diversification des activités économiques, la connectivité numérique est devenue l'un des facteurs décisifs pour réduire les fractures économiques, sociales et territoriales. Le champ d'intervention du programme dans le domaine des infrastructures de connectivité numérique devrait être ajusté afin de refléter leur importance croissante pour l'économie et la société dans son ensemble. Il convient par conséquent de définir les projets d'intérêt commun en matière d'infrastructures de connectivité numérique nécessaires pour atteindre les objectifs de l'UE concernant le marché unique numérique, et d'abroger le règlement (UE) n° 283/2014 du Parlement européen et du Conseil¹⁵.

¹⁵ Règlement (UE) n° 283/2014 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2014 concernant des orientations pour les réseaux transeuropéens dans le domaine des infrastructures de télécommunications et abrogeant la décision n° 1336/97/CE (JO L 86 du 21.3.2014, p. 14).

- (22) La communication "Connectivité pour un marché unique numérique compétitif – Vers une société européenne du gigabit"¹⁶ (la stratégie en faveur de la société du gigabit) définit les objectifs stratégiques à l'horizon 2025, en vue d'optimiser l'investissement dans les infrastructures de connectivité numérique. La directive (UE) 2018/XXX du Parlement européen et du Conseil¹⁷ [code des communications électroniques européen] vise entre autres à créer un cadre réglementaire favorisant les investissements privés dans les réseaux de connectivité numérique. Il n'en reste pas moins que le déploiement de réseaux restera commercialement non viable dans de nombreuses régions de l'Union, en raison de divers facteurs tels que l'éloignement et les spécificités territoriales/géographiques, la faible densité démographique et différents facteurs socio-économiques. Il convient par conséquent que le programme soit ajusté de façon à contribuer à ces objectifs stratégiques définis dans la stratégie en faveur de la société du gigabit, en complétant le soutien apporté au déploiement des réseaux à très haute capacité par d'autres programmes, en particulier le Fonds européen de développement régional (FEDER), le Fonds de cohésion et le Fonds InvestEU.
- (23) Alors que tous les réseaux de connectivité numérique reliés à l'internet sont intrinsèquement transeuropéens, en raison essentiellement du fonctionnement des applications et des services qu'ils permettent, une priorité au soutien via le programme devrait être accordée aux actions présentant l'incidence la plus forte attendue sur le marché unique numérique, entre autres par leur cohérence avec les objectifs de la communication sur la stratégie en faveur de la société du gigabit, ainsi que sur la transformation numérique de l'économie et de la société, compte tenu des défaillances du marché et des obstacles à la mise en œuvre observés.

¹⁶ COM(2016) 587.

¹⁷ Directive (UE) 2018/XXX du Parlement européen et du Conseil établissant le code des communications électroniques européen (JO L, ..., p.).

- (24) Les établissements scolaires, les universités, les bibliothèques, les administrations locales, régionales et nationales, les principaux prestataires de services publics, les hôpitaux et centres médicaux, les plateformes de transport et les entreprises à forte intensité numérique constituent des entités et des lieux qui peuvent susciter d'importantes évolutions socio-économiques dans les zones où ils se trouvent. Ces acteurs socio-économiques doivent être à la pointe de la connectivité en gigabit pour que les citoyens, entreprises et communautés locales européennes puissent accéder aux meilleurs services et applications. Le programme devrait soutenir l'accès de ces acteurs socio-économiques à la connectivité en gigabit afin de maximiser leurs répercussions positives sur l'ensemble de l'économie et de la société, y compris par l'accroissement de la demande de connectivité et de services.
- (24 bis) Les territoires non connectés dans les différentes zones de l'Union représentent des goulets d'étranglement et des potentiels inexploités pour le marché unique numérique. Dans la plupart des zones rurales et éloignées, la connectivité internet de haute qualité peut jouer un rôle essentiel pour prévenir la fracture numérique, l'isolement et le dépeuplement en réduisant les coûts de fourniture des biens et services et en compensant partiellement l'éloignement. Une connectivité internet de haute qualité est nécessaire pour créer de nouvelles perspectives économiques, telles que l'agriculture de précision ou le développement d'une bioéconomie dans les zones rurales. Le programme devrait contribuer à assurer à tous les ménages européens, ruraux ou urbains, une connectivité fixe ou sans fil à très haute capacité, en se concentrant sur les déploiements pour lesquels des défaillances du marché ont été constatées et pour lesquels des subventions de faible intensité peuvent être utilisées. En vue de développer au maximum les synergies des actions soutenues par le programme, il devrait être dûment tenu compte du niveau de concentration des acteurs socio-économiques dans une zone donnée et du niveau de financement nécessaire pour assurer la couverture. En outre, le programme devrait viser la couverture intégrale des ménages et des territoires, la correction ultérieure des écarts dans des zones déjà couvertes n'étant pas rentable.
- (25) De plus, en s'appuyant sur l'initiative WiFi4EU, le programme devrait continuer à soutenir l'accès à une connectivité sans fil locale, gratuite et de haute qualité dans les centres de la vie publique locale, notamment les entités investies d'une mission de service public telles que les administrations publiques et les prestataires de services publics ainsi que dans les espaces extérieurs accessibles au public, afin de promouvoir la vision numérique de l'UE dans les communautés locales.

- (26) La viabilité des services numériques de nouvelle génération attendus, tels que les services et applications de l'internet des objets dont on escompte des avantages importants dans différents secteurs et pour la société dans son ensemble, nécessitera une couverture transnationale ininterrompue par les systèmes 5G, afin notamment que les utilisateurs et les objets demeurent connectés lors des déplacements. Toutefois les scénarios de partage des coûts du déploiement de la 5G dans ces secteurs restent incertains et les risques du déploiement commercial dans certaines zones vitales sont perçus comme très élevés. Les corridors routiers et les liaisons ferroviaires devraient être déterminants pour la première phase des nouvelles applications dans le domaine de la mobilité connectée et constituent par conséquent des projets transfrontaliers essentiels destinés à être financés au titre du présent programme.
- (27) [...]
- (28) Le déploiement de réseaux dorsaux de communications électroniques, incluant les câbles sous-marins reliant les territoires européens à des pays tiers sur d'autres continents ou reliant les îles européennes, les régions ultrapériphériques ou les pays et territoires d'outre-mer, y compris par les eaux territoriales de l'Union et la zone économique exclusive des États membres, est nécessaire pour fournir la redondance requise par ces infrastructures d'importance vitale, et augmenter la capacité et la résilience des réseaux numériques de l'Union, contribuant ainsi à la cohésion territoriale. Cependant, ces projets sont souvent non viables commercialement sans soutien financier public. En outre, un soutien devrait être accordé pour compléter les ressources informatiques à haute performance par des connexions adéquates d'un débit de l'ordre du terabit.

- (29) Les actions contribuant à des projets d'intérêt commun dans le domaine des infrastructures de connectivité numérique déploient la technologie la mieux adaptée au projet concerné, tout en proposant le meilleur équilibre entre les technologies de pointe en termes de capacités de flux de données, de sécurité de la transmission, de résilience des réseaux et de rentabilité, et devraient être hiérarchisées au moyen de programmes de travail prenant en compte les critères prévus par le présent règlement. Les déploiements de réseaux à très haute capacité peuvent inclure des infrastructures passives, en vue de maximiser les avantages socio-économiques et environnementaux. Enfin, dans le cadre de la hiérarchisation des actions, les éventuelles retombées positives en matière de connectivité sont prises en compte, par exemple lorsqu'un projet déployé peut améliorer la rentabilité de futurs déploiements aboutissant à une couverture élargie des territoires et des populations dans les zones non couvertes jusqu'alors.
- (30) L'Union a développé sa propre technologie de positionnement, navigation et datation (PNT) par satellite (EGNOS/Galileo) et son propre système d'observation de la Terre (Copernicus). Tant EGNOS/Galileo que Copernicus offrent des services avancés qui procurent d'importants avantages économiques aux utilisateurs publics et privés. Par conséquent, toute infrastructure de transport, d'énergie ou numérique financée par le programme – utilisant le PNT ou les services d'observation de la Terre – devrait être techniquement compatible avec EGNOS/Galileo et Copernicus.
- (31) Les résultats positifs du premier appel à propositions au titre de financements mixtes lancé en 2017 dans le cadre du programme actuel ont confirmé la pertinence et la valeur ajoutée de l'utilisation de subventions de l'UE en combinaison avec des financements provenant de la Banque européenne d'investissement, de banques de développement nationales ou d'autres institutions de financement du développement ou d'institutions financières publiques, ainsi que d'institutions financières du secteur privé et d'investisseurs du secteur privé, y compris par l'intermédiaire de partenariats public-privé. Le programme devrait dès lors continuer à prévoir des appels à proposition dédiés permettant de combiner des subventions de l'UE et d'autres sources de financement.

- (32) Les objectifs stratégiques du présent programme seront également mis en œuvre au moyen d'instruments financiers et de garanties budgétaires au titre des possibilités offertes [...] par le Fonds InvestEU. Les actions du programme devraient être utilisées pour remédier aux défaillances du marché ou à des situations d'investissement non optimales, en particulier lorsque les actions ne sont pas commercialement viables, de manière proportionnée, sans faire double emploi ni entraîner l'éviction du financement privé, et avoir clairement une valeur ajoutée européenne.
- (33) Afin de favoriser un développement intégré du cycle d'innovation, il convient d'assurer la complémentarité entre les solutions innovantes développées dans le contexte des programmes-cadres de l'Union pour la recherche et l'innovation et les solutions innovantes déployées avec le soutien du mécanisme pour l'interconnexion en Europe. À cette fin, les synergies avec Horizon Europe garantiront que: a) les besoins en matière de recherche et d'innovation dans les domaines des transports, de l'énergie et du numérique au sein de l'UE sont recensés et établis pendant le processus de planification stratégique d'Horizon Europe; b) le mécanisme pour l'interconnexion en Europe soutient la mise en place et le déploiement à grande échelle des technologies et solutions innovantes concernant les infrastructures dans les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique, en particulier celles issues d'Horizon Europe; c) l'échange d'informations et de données entre Horizon Europe et le mécanisme pour l'interconnexion en Europe sera facilité, par exemple en mettant en avant les technologies issues d'Horizon Europe fortement disponibles sur le marché et dont le déploiement pourrait être renforcé grâce au mécanisme pour l'interconnexion en Europe.
- (34) Le présent règlement établit une enveloppe financière pour l'ensemble de la période 2021-2027, qui constitue le montant de référence privilégié, au sens de [référence à mettre à jour, le cas échéant, conformément au nouvel accord interinstitutionnel: point 17 de l'accord interinstitutionnel du 2 décembre 2013 entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission sur la discipline budgétaire, la coopération en matière budgétaire et la bonne gestion financière¹⁸, pour le Parlement européen et le Conseil au cours de la procédure budgétaire annuelle].

¹⁸ JO C 373 du 20.12.2013, p. 1.

- (35) Au niveau de l'Union, le Semestre européen de coordination des politiques économiques constitue le cadre permettant d'établir les priorités nationales en matière de réformes et de surveiller leur mise en œuvre. Les États membres élaborent leurs propres stratégies nationales pluriannuelles d'investissement à l'appui de ces priorités de réforme. Ces stratégies devraient être présentées en même temps que les programmes nationaux de réforme annuels de manière à définir et coordonner des projets d'investissement prioritaires devant être soutenus par un financement national et/ou de l'Union. Elles devraient également servir à utiliser les financements de l'Union de manière cohérente et maximiser la valeur ajoutée du soutien financier provenant notamment du Fonds européen de développement régional (FEDER), du Fonds de cohésion, du mécanisme européen de stabilisation des investissements, d'InvestEU et du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, le cas échéant. Le soutien financier devrait également être utilisé d'une manière compatible avec l'Union et les plans nationaux en matière d'énergie et de climat, le cas échéant.
- (36) Les règles financières horizontales adoptées par le Parlement européen et le Conseil sur la base de l'article 322 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne s'appliquent au présent règlement. Ces règles sont énoncées dans le règlement financier et fixent notamment les modalités d'établissement et d'exécution du budget au moyen de subventions, de marchés, de prix et d'exécution indirecte et organisent le contrôle de la responsabilité des acteurs financiers. [Les règles adoptées sur la base de l'article 322 du TFUE concernent également la protection du budget de l'Union en cas de défaillance généralisée de l'état de droit dans les États membres, étant donné que le respect de l'état de droit est une condition préalable essentielle à la bonne gestion financière et à un financement efficace de l'UE.]
- (37) Les types de financement et les modes d'exécution prévus par le présent règlement devraient être choisis en fonction de leur capacité à atteindre les objectifs spécifiques des actions et à produire des résultats, compte tenu notamment des coûts liés aux contrôles, de la charge administrative et du risque attendu de non-respect des règles. Ceci devrait tenir compte du recours à des montants forfaitaires, à des taux forfaitaires et à des coûts unitaires, ainsi qu'à des financements non liés aux coûts visés à l'article 125, paragraphe 1, du règlement financier.

- [(38) Les pays tiers qui sont membres de l'Espace économique européen (EEE) peuvent participer aux programmes de l'Union dans le cadre de la coopération établie au titre de l'accord EEE, qui prévoit la mise en œuvre de ces programmes au moyen d'une décision prise au titre de cet accord. Les pays tiers peuvent également participer sur la base d'autres instruments juridiques. Il convient d'introduire dans le présent règlement une disposition spécifique pour accorder les droits et accès nécessaires permettant à l'ordonnateur compétent, à l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) et à la Cour des comptes européenne d'exercer pleinement leurs compétences respectives.]
- (39) Le règlement financier définit les règles concernant l'octroi de subventions. Afin de tenir compte de la spécificité des actions soutenues par le programme et assurer une mise en œuvre cohérente entre les secteurs couverts par le programme, il y a lieu de fournir des indications supplémentaires en ce qui concerne les critères d'éligibilité et d'attribution.

(40) Conformément au règlement financier, au règlement (UE, Euratom) n° 883/2013 du Parlement européen et du Conseil¹⁹, au règlement (CE, Euratom) n° 2988/95 du Conseil²⁰, au règlement (Euratom, CE) n° 2185/96 du Conseil²¹ et au règlement (UE) 2017/193 du Conseil²², 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 administratives, 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 infractions pénales portant atteinte aux intérêts financiers de l'Union, comme prévu par la directive (UE) 2017/1371 du Parlement européen et du Conseil²³. Conformément au règlement financier, 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 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.

¹⁹ 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).

²⁰ 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).

²¹ 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 15.11.1996, p. 2).

²² 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).

²³ 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).

- (41) En vertu de [référence à actualiser le cas échéant en fonction de la nouvelle décision sur les PTOM: l'article 94 de la décision 2013/755/UE du Conseil²⁴], les personnes et les entités établies dans des pays et territoires d'outre-mer (PTOM) remplissent les conditions pour bénéficier d'un financement, sous réserve des règles et des objectifs relatifs au programme ainsi que des dispositions susceptibles de s'appliquer à l'État membre dont relève le PTOM.
- (42) L'Union devrait rechercher une cohérence et des synergies avec les programmes de l'Union en matière de politique extérieure, notamment l'aide de préadhésion, conformément aux engagements pris dans le cadre de la communication "Une perspective d'élargissement crédible ainsi qu'un engagement de l'Union européenne renforcé pour les Balkans occidentaux"²⁵.
- (43) Lorsque des pays tiers ou des entités établies dans des pays tiers participent à des actions qui contribuent à des projets d'intérêt commun ou à des projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables, un concours financier ne devrait être accordé que s'il est indispensable à la réalisation des objectifs de ces projets. En ce qui concerne la part relative aux projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables, la coopération entre un ou plusieurs États membres et un pays tiers (y compris la Communauté de l'énergie) devrait respecter les conditions énoncées à l'article 11 de la directive (UE) 2018/XXX du Parlement européen et du Conseil [directive sur les énergies renouvelables] relatives à la nécessité d'une liaison physique vers l'UE.
- (44) Conformément aux paragraphes 22 et 23 de l'accord interinstitutionnel "Mieux légiférer" du 13 avril 2016²⁶, il y a lieu d'évaluer ce programme sur la base des informations collectées en application des exigences spécifiques de suivi, tout en évitant une réglementation excessive et des lourdeurs administratives, en particulier pour les États membres. Des évaluations devraient être réalisées par la Commission et communiquées au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, afin d'apprécier l'efficacité et l'efficience du financement et son incidence sur les objectifs globaux du programme.

²⁴ JO L 344 du 19.12.2013, p. 1.

²⁵ COM(2018) 65 final.

²⁶ Accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 entre le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne et la Commission européenne intitulé "Mieux légiférer", JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

- (45) Des mesures adéquates de suivi et d'établissement de rapports incluant des indicateurs devraient être mises en œuvre afin de rendre compte de l'état d'avancement du programme au regard des objectifs généraux et spécifiques établis par le présent règlement. Ce système de déclaration de performance devrait garantir la collecte efficace, efficiente et rapide des données permettant de suivre la mise en œuvre et les résultats du programme. Il convient d'imposer des obligations de déclaration proportionnées aux destinataires des fonds de l'Union de manière à recueillir des données pertinentes pour le programme.
- (46) Afin de garantir des conditions uniformes pour la mise en œuvre du présent règlement, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution en ce qui concerne l'adoption des programmes de travail. Ces pouvoirs devraient être exercés en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil²⁷.
- (47) Afin d'adapter, si nécessaire, les indicateurs de suivi du programme, les pourcentages indicatifs des ressources budgétaires allouées à chaque objectif spécifique du secteur des transports et la définition des corridors de réseau central de transport, 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 pour modifier les parties I, II et III de 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 par l'accord interinstitutionnel "Mieux légiférer" du 13 avril 2016. En particulier, pour garantir 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.

²⁷ 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).

- (48) Il convient, dans un souci de clarté, d'abroger les règlements (UE) n° 1316/2013 et (UE) n° 283/2014. Toutefois, les effets de l'article 29 du règlement (UE) n° 1316/2013 modifiant l'annexe du règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil²⁸ en ce qui concerne la liste des corridors de fret devraient être préservés.
- (49) Afin de permettre l'adoption en temps utile des actes d'exécution visés par le présent règlement, il est nécessaire qu'il entre en vigueur dès sa publication,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

²⁸ Règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif (JO L 276 du 20.10.2010, p. 22).

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet

Le présent règlement établit le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (le "programme").

Il fixe les objectifs du programme et arrête le budget pour la période 2021-2027, 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:

- a) "action", toute activité qui a été identifiée comme étant financièrement et techniquement indépendante, qui a été délimitée dans le temps et qui est nécessaire à la mise en œuvre d'un projet;
- b) "carburants alternatifs", les carburants alternatifs au sens de l'article 2, paragraphe 1, de la directive 2014/94/UE;
- c) [...]
- d) "opération de financement mixte": une action soutenue par le budget de l'Union, y compris dans le cadre de mécanismes de financement mixte conformément à l'article[2, paragraphe 6] du règlement (UE, Euratom) 2018/XXX (le "règlement financier"), associant des formes d'aide non remboursable et/ou des instruments financiers issus du budget de l'UE et des formes d'aide remboursable d'institutions financières de développement ou d'autres institutions financières publiques, ainsi que d'institutions financières et d'investisseurs commerciaux;

- e) "réseau global", les infrastructures de transport définies conformément au chapitre II du règlement (UE) n° 1315/2013;
- f) "réseau central": les infrastructures de transport définies conformément au chapitre III du règlement (UE) n° 1315/2013;
- g) "corridors de réseau central", les instruments facilitant la mise en place coordonnée du réseau central tel que visé au chapitre IV du règlement (UE) n° 1315/2013 et figurant dans la partie III de l'annexe du présent règlement;
- g *bis*) "liaison transfrontalière" dans le secteur des transports, un projet d'intérêt commun qui assure la continuité du réseau RTE-T entre deux États membres ou entre un État membre et un pays voisin;
- g *ter*) "liaison manquante" dans le secteur des transports, un composant d'infrastructure manquant du réseau RTE-T qui entrave la continuité du réseau RTE-T et rend nécessaire un investissement dans un composant d'infrastructure;
- g *quater*) "infrastructure à double usage" une infrastructure de réseau de transport qui répond aux besoins des communautés de défense et civiles;
- h) "projet transfrontalier dans le domaine de l'énergie renouvelable", un projet sélectionné ou susceptible d'être retenu dans le cadre d'un accord de coopération ou de tout autre type d'accord entre au moins deux États membres ou entre au moins un État membre et un ou des pays tiers, définis dans la directive 2018/XXX du Parlement européen et du Conseil²⁹ [directive sur les énergies renouvelables], en matière de planification ou de déploiement des sources d'énergie renouvelables, conformément aux critères énoncés dans la partie IV de l'annexe du présent règlement;
- i) "infrastructure de connectivité numérique", les réseaux à très haute capacité, systèmes 5G, connectivité sans fil locale de très haute qualité, réseaux dorsaux, et plateformes numériques opérationnelles directement associées aux infrastructures de transport et énergétiques;

²⁹ Directive (UE) 2018/XXX du Parlement européen et du Conseil du... relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (JO C, , p...).

- j) "systèmes 5G", un ensemble d'éléments d'infrastructure numérique fondés sur des standards de technologie de communication sans fil et mobile reconnus au niveau international, utilisés pour la connectivité et des services à valeur ajoutée et offrant des performances avancées telles que des capacités et des vitesses de débit très élevées, des communications à temps de latence faibles, une excellente fiabilité, ou supportant un nombre élevé d'appareils connectés;
- k) "corridor 5G", un axe de transport, routier, ferroviaire ou de navigation intérieure entièrement couvert par une infrastructure de connectivité numérique et en particulier les systèmes 5G, autorisant la fourniture ininterrompue de services numériques opérant en synergie, comme la mobilité connectée et automatisée ou des services de mobilité intelligente similaires sur les réseaux ferrés;
- l) "plateformes numériques opérationnelles directement associées aux infrastructures de transport et énergétiques", les ressources physiques et virtuelles de technologies de l'information et de la communication (TIC), opérant au sommet de l'infrastructure de communication, et supportant les flux, le stockage, le traitement et l'analyse des données des infrastructures de transport et/ou énergétiques;
- m) "projet d'intérêt commun", tout projet défini dans le règlement (UE) n° 1315/2013 ou le règlement (UE) n° 347/2013 ou à l'article 8 du présent règlement;
- n) "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;
- o) "acteurs socio-économiques", les entités qui, de par leur mission, leur nature ou leur localisation, peuvent, directement ou indirectement, générer des avantages socio-économiques importants pour les citoyens, les entreprises et les communautés locales de leur territoire environnant;
- p) "pays tiers", un pays qui n'est pas membre de l'Union;
- q) "réseaux à très haute capacité", les réseaux à très haute capacité au sens de l'article [2, paragraphe 2], de la directive (UE) 2018/XXX [le code des communications électroniques européen];

- r) "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.

Article 3

Objectifs

1. Le programme a pour objectif général de développer, de moderniser et de compléter les réseaux transeuropéens dans les domaines des transports, de l'énergie et du numérique et de faciliter la coopération transfrontière dans le domaine des énergies renouvelables, en tenant compte des engagements de décarbonation à long terme, de la cohésion territoriale et de l'intégration du marché intérieur et en mettant l'accent sur les synergies entre les secteurs.
2. Le programme poursuit les objectifs spécifiques suivants:
 - a) Dans le secteur des transports:
 - i) conformément aux objectifs du règlement (UE) n° 1315/2013, contribuer au développement de projets d'intérêt commun relatifs aux réseaux et infrastructures multimodaux, interconnectés et efficaces favorisant une mobilité intelligente, durable, inclusive et répondant aux impératifs de sécurité et de sûreté;
 - ii) contribuer au développement de l'infrastructure de transport à double usage civil et militaire afin d'améliorer la mobilité militaire au sein de l'UE et au-delà;
 - b) Dans le secteur de l'énergie, contribuer au développement de projets d'intérêt commun relatifs au renforcement de l'intégration du marché intérieur de l'énergie, de l'interopérabilité transfrontalière et intersectorielle des réseaux, favoriser la décarbonation, garantir la sécurité de l'approvisionnement et faciliter la coopération transfrontière dans le domaine des énergies renouvelables;

- c) Dans le secteur du numérique, contribuer au déploiement de réseaux numériques à très haute capacité et des systèmes 5G, au renforcement de la résilience et des capacités des réseaux numériques dorsaux et à la numérisation des réseaux de transport et d'énergie.

Article 4

Budget

1. L'enveloppe financière pour l'exécution du programme, pour la période 2021-2027, est établie à [42 265 493 000 EUR en prix courants].
2. La répartition de cette enveloppe est la suivante:
 - a) [30 615 493 000 EUR] pour les objectifs spécifiques visés à l'article 3, paragraphe 2, point a), dont:
 - i) [12 830 000 000 EUR] du pôle d'activités Investissements stratégiques européens;
 - ii) [11 285 493 000 EUR] [transférés à partir du Fonds de cohésion pour être dépensés conformément au présent règlement exclusivement dans les États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion];
 - iii) [6 500 000 000 EUR] du pôle d'activités Défense pour l'objectif spécifique visé à l'article 3, paragraphe 2, point a) ii);
 - b) [8 650 000 000 EUR] pour les objectifs spécifiques visés à l'article 3, paragraphe 2, point b), dont jusqu'à 15 % pour les projets de transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables
 - c) [3 000 000 000 EUR] pour les objectifs spécifiques visés à l'article 3, paragraphe 2, point c).
3. La Commission ne s'écarte pas du montant visé à l'alinéa 2 a) ii).

4. Jusqu'à 1 % du montant mentionné au paragraphe 1 peut être consacré à l'aide technique et administrative apportée à l'exécution du programme et des orientations spécifiques aux secteurs, sous la forme notamment d'activités de préparation, de suivi, de contrôle, d'audit et d'évaluation y compris les systèmes internes de technologies de l'information. Ce montant peut également être utilisé pour financer des mesures d'accompagnement visant à soutenir la préparation des projets.
5. Les engagements budgétaires contractés pour des actions dont la réalisation s'étend sur plus d'un exercice peuvent être fractionnés sur plusieurs exercices en tranches annuelles.
6. Sans préjudice du règlement financier, les dépenses afférentes aux actions résultant de projets figurant dans le premier programme de travail peuvent être éligibles à partir du 1^{er} janvier 2021.
7. [Le montant transféré du Fonds de cohésion est mis en œuvre conformément au présent règlement, sous réserve des dispositions du paragraphe 8 et sans préjudice de l'article 14, paragraphe 2, point b).]
8. [En ce qui concerne les montants transférés à partir du Fonds de cohésion, 30 % de ces sommes sont mises à la disposition de tous les États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion, pour financer des projets d'infrastructure de transport au titre du présent règlement, la priorité étant accordée aux chaînons transfrontaliers et aux liaisons manquantes. Jusqu'au 31 décembre 2023, la sélection des projets éligibles au financement est menée dans le respect des dotations nationales dans le cadre du Fonds de cohésion en ce qui concerne 70 % des ressources transférées. À compter du 1^{er} janvier 2024, les ressources transférées au titre du programme et non engagées dans un projet d'infrastructure de transport, sont mises à la disposition de tous les États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion, pour financer des projets d'infrastructure de transport au titre du présent règlement.]
- 8 *bis*. Le montant transféré à partir du Fonds de cohésion n'est pas utilisé pour financer des programmes de travail intersectoriels et des opérations de financement mixte.

9. Les ressources allouées aux États membres dans le cadre de la gestion partagée peuvent, à la demande de ceux-ci, être transférées au programme. La Commission exécute ces ressources en mode direct, conformément à l'[article 62, paragraphe 1, point a)], du règlement financier, ou en mode indirect, conformément au point c) dudit article. Ces ressources sont utilisées au profit de l'État membre concerné.

[Article 5

Participation des pays tiers au programme

1. Le programme est ouvert à la participation des pays tiers suivants:
- a) les membres de l'Association européenne de libre-échange (AELE) qui sont membres de l'Espace économique européen (EEE), conformément aux conditions énoncées dans l'accord EEE;
 - b) les pays en voie d'adhésion, les pays candidats et les candidats potentiels, conformément aux principes généraux et aux modalités et conditions générales applicables à leur participation aux programmes de l'Union, établis dans les accords-cadres, les décisions de conseil d'association ou les accords similaires les concernant, et conformément aux conditions prévues dans les accords conclus avec l'Union;
 - c) les pays couverts par la politique européenne de voisinage, conformément aux principes généraux et aux modalités et conditions générales applicables à la participation de ces pays aux programmes de l'Union établis dans les accords-cadres, les décisions des conseils d'association ou les accords similaires respectifs, et conformément aux conditions prévues dans les accords entre l'Union et ces pays;
 - d) les autres pays tiers, conformément aux conditions établies dans un accord spécifique, couvrant la participation du pays tiers à tout programme de l'Union, pour autant que l'accord:

- assure un juste équilibre en ce qui concerne les contributions du pays participant aux programmes de l'Union et les bénéfices qu'il en retire;
- établisse les conditions de participation aux programmes, y compris le calcul des contributions financières aux différents programmes et de leurs coûts administratifs. Ces contributions constituent des recettes affectées conformément à l'article [21, paragraphe 5,] du règlement financier;
- ne confère pas au pays tiers un pouvoir de décision sur le programme;
- garantisse les droits dont dispose l'Union de veiller à la bonne gestion financière et de protéger ses intérêts financiers.

2. Sans préjudice de l'article 8 du règlement (UE) n° 1315/2013, les pays tiers visés au paragraphe 1 et les entités qui sont établies dans ces pays ne peuvent pas bénéficier d'un concours financier au titre du présent règlement sauf si cela est indispensable à la réalisation des objectifs d'un projet d'intérêt commun donné et dans les conditions prévues dans les programmes de travail visés à l'article 19.]

Article 6

Mise en œuvre et formes de financement de l'UE

1. Le programme est mis en œuvre en gestion directe, conformément au règlement financier, ou en gestion indirecte avec les organismes visés à l'article [62, paragraphe 1, point c)] du règlement financier.
2. Le programme peut apporter des contributions de l'Union sous l'une ou l'autre forme prévue dans le règlement financier, en particulier des subventions et des marchés. Il peut contribuer aux opérations de financement mixte conformément au règlement InvestEU et au titre X du règlement financier. La contribution de l'Union aux opérations de financement mixte n'excède pas 10% du montant budgétaire indiqué à l'article 4, paragraphe 1, exception faite du montant transféré à partir du Fonds de cohésion.

3. La Commission peut déléguer une partie de la mise en œuvre du programme à des agences exécutives en conformité avec l'article [69] du règlement financier afin de satisfaire aux exigences de gestion optimale et efficace du programme dans les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique.
4. Les contributions à un mécanisme d'assurance mutuelle peuvent couvrir le risque lié au recouvrement des fonds dus par les bénéficiaires et sont considérées comme une garantie suffisante au regard du règlement financier. Les dispositions [de l'article X] du règlement XXX [successeur du règlement sur le Fonds de garantie] s'appliquent.

Article 7

Projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables

1. Les projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables sont inclus dans un accord de coopération ou tout autre type d'accord entre des États membres ou entre des États membres et des pays tiers visés dans la directive (UE) 2018/XXX [directive sur les énergies renouvelables]. Ces projets sont définis conformément aux critères et à la procédure visés à la partie IV de l'annexe du présent règlement.
2. La Commission adopte, au plus tard le 31 décembre 2019, un acte délégué en conformité avec l'article 23, point d) du présent règlement pour préciser les critères et le processus de sélection des projets et publie les méthodologies applicables à l'évaluation de la conformité des projets aux critères généraux et à l'analyse coûts-avantages globale visés à l'annexe, partie IV.
3. Les études visant l'élaboration et la sélection de projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables sont éligibles au financement au titre du présent règlement

4. Les projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables sont éligibles à une aide de l'Union pour le financement de travaux s'ils satisfont aux critères supplémentaires suivants:
- a) l'analyse coûts-avantages spécifique du projet conformément au point 3 de la partie IV de l'annexe apporte des éléments prouvant l'existence d'importantes économies de coûts et/ou d'avantages en termes d'intégration des systèmes, de sécurité d'approvisionnement ou d'innovation, et;
 - b) le demandeur apporte la preuve que le projet ne pourrait être réalisé en l'absence de la subvention, ou que le projet ne peut pas être commercialement viable en l'absence de la subvention. Cette analyse prend en compte toutes les recettes résultant des régimes de soutien.
5. Le montant de la subvention pour des travaux est proportionné aux économies de coût et/ou aux avantages visés au point 2, b) de la partie IV de l'annexe et n'excède pas le montant nécessaire pour garantir la réalisation du projet ou sa viabilité commerciale.
6. En facilitant les projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables, le programme prévoit la possibilité d'un financement coordonné avec le cadre favorable au déploiement des énergies renouvelables visé à l'article 3, paragraphe 5, de la [directive (UE) 2018/XXXX sur les énergies renouvelables] et le mécanisme de financement de l'Union en matière d'énergies renouvelables visé à l'article 33 du [règlement (UE) 2018/XXXX sur la gouvernance de l'union de l'énergie]. Le montant visé à l'article 4, paragraphe 2, point b), alloué aux objectifs en matière d'énergies renouvelables, en particulier les fonds disponibles à cette fin, peut être utilisé pour cofinancer le mécanisme de financement de l'Union en matière d'énergies renouvelables établi en vertu du [règlement (UE) 2018/XXXX sur la gouvernance de l'union de l'énergie]. Les règles spécifiques relatives au cofinancement entre la part relative aux projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables dans le cadre du MIE et le mécanisme de financement de l'Union en matière d'énergies renouvelables visé à l'article 33 du règlement [sur la gouvernance] sont précisées dans l'acte d'exécution sur le mécanisme de financement en matière d'énergies renouvelables et en temps utile pour l'entrée en vigueur du règlement sur le MIE

Article 8

Projets d'intérêt commun dans le domaine des infrastructures de connectivité numérique

1. Les projets d'intérêt commun dans le domaine des infrastructures de connectivité numérique contribuent à la réalisation de l'objectif spécifique visé à l'article 3, paragraphe 2, point c).
2. Les études visant l'élaboration et la sélection de projets d'intérêt commun dans le domaine des infrastructures de connectivité numérique sont éligibles au financement au titre du présent règlement.
3. Sans préjudice des critères d'attribution énoncés à l'article 13, une priorité au financement est déterminée sur la base des critères suivants:
 - a) les actions contribuant au déploiement de réseaux à très haute capacité et des systèmes 5G capables de fournir une connectivité gigabit et à l'accès à ceux-ci dans des territoires où des acteurs socio-économiques sont situés sont hiérarchisées en prenant en compte leurs besoins en matière de connectivité et la couverture territoriale supplémentaire générée, conformément à la partie V de l'annexe. Des déploiements spécifiques vers des acteurs socio-économiques peuvent être soutenus à moins qu'ils ne soient financièrement disproportionnés ou physiquement impraticables.
 - b) les actions contribuant à la fourniture d'une connectivité sans fil locale de très haute qualité dans les communautés locales, conformément à la partie V de l'annexe;
 - c) en ce qui concerne les actions contribuant au déploiement de systèmes 5G, la priorité est donnée au déploiement des corridors 5G, notamment sur les réseaux transeuropéens de transport, en tenant compte de sa pertinence socio-économique liée aux éventuelles solutions technologiques actuellement installées dans une approche prospective. La mesure dans laquelle l'action contribue à la couverture le long des principaux axes de transport permettant la fourniture ininterrompue de services numériques opérant en synergie est également prise en compte. Une liste indicative de projets susceptibles de bénéficier d'un soutien financier figure à l'annexe, partie V;

- d) les projets visant le déploiement ou le renforcement de réseaux dorsaux transfrontaliers reliant l'Union à des pays tiers et renforçant les liaisons entre les réseaux de communications électroniques au sein du territoire de l'Union, y compris les câbles sous-marins, sont hiérarchisés en fonction de l'importance de leur contribution à l'augmentation de la performance, de la résilience et de la capacité de ces réseaux de communications électroniques;
- e) [...]
- f) en ce qui concerne les projets déployant des plateformes numériques opérationnelles, la priorité est donnée aux actions fondées sur les technologies les plus avancées, en tenant compte d'aspects tels que l'interopérabilité, la cybersécurité, la protection des données et la réutilisation;
- g) la mesure dans laquelle la technologie déployée est la mieux adaptée au projet concerné, tout en proposant le meilleur équilibre entre les technologies de pointe en matière de capacités de flux de données, de sécurité de la transmission, de résilience des réseaux et de rentabilité.

CHAPITRE II

ÉLIGIBILITÉ

Article 9

Actions éligibles

1. Seules les actions qui contribuent à la réalisation des objectifs visés à l'article 3 sont susceptibles de bénéficier d'un financement. Ces actions incluent les études, travaux et autres mesures d'accompagnement nécessaires à la gestion et à la mise en œuvre du programme et aux orientations spécifiques aux secteurs.
2. Dans le secteur des transports, les actions suivantes peuvent bénéficier d'une aide financière de l'Union au titre du présent règlement:
 - a) Actions relatives à des réseaux efficaces, interconnectés et multimodaux pour le développement d'infrastructures ferroviaires, routières, de navigation intérieure et maritimes:
 - i) les actions mettant en œuvre le réseau central conformément au chapitre III du règlement (UE) n° 1315/2013, y compris les actions concernant les liaisons transfrontalières et les liaisons manquantes, telles que celles énumérées dans la partie III de l'annexe du présent règlement, ainsi que les nœuds urbains, les ports maritimes, les ports intérieurs et les terminaux rail-route du réseau central visés à l'annexe II du règlement (UE) n° 1315/2013. Les actions mettant en œuvre le réseau central peuvent inclure des éléments connexes situés sur le réseau global lorsque cela est nécessaire pour optimiser l'investissement et conformément aux modalités précisées dans les programmes de travail visés à l'article 19 du présent règlement;

- ii) les actions concernant les liaisons transfrontalières du réseau global conformément au chapitre II du règlement (UE) n° 1315/2013, telles que celles énumérées dans la partie III du présent règlement, les actions concernant les composants du réseau global situés dans des États membres qui n'ont pas de frontière terrestre avec un autre État membre et les actions concernant les études pour le développement du réseau global;
 - iii) les actions mettant en œuvre des tronçons du réseau global situés dans les régions ultrapériphériques conformément au chapitre II du règlement (UE) n° 1315/2013, y compris les actions concernant les nœuds urbains, les ports maritimes, les ports intérieurs et les terminaux rail-route du réseau global visés à l'annexe II du règlement (UE) n° 1315/2013;
 - iv) les actions en soutien aux projets d'intérêt commun visant à connecter le réseau transeuropéen aux réseaux d'infrastructures des pays voisins visés à l'article 8, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 1315/2013;
 - v) les actions concernant les ports maritimes et intérieurs du réseau global conformément au chapitre II du règlement (UE) n° 1315/2013.
- b) Actions relatives à la mobilité intelligente, durable, inclusive et répondant aux impératifs de sûreté et de sécurité:
- i) les actions en soutien aux autoroutes de la mer conformément à l'article 21 du règlement (UE) n° 1315/2013;
 - ii) les actions en soutien aux systèmes d'applications télématiques, conformément à l'article 31 du règlement (UE) n° 1315/2013, comprennent notamment, par mode de transport respectif:
 - pour les voies ferroviaires: l'ERTMS,
 - pour les voies navigables: les SIF,
 - pour le transport routier: le STI,
 - pour le transport maritime: les VTMIS et les services maritimes électroniques, y compris les services d'interface unique tels que le guichet maritime unique, les systèmes de communauté portuaire et les systèmes d'informations douanières pertinents,

- pour le transport aérien: les systèmes de gestion du trafic aérien, en particulier ceux issus du système SESAR;
- iii) les actions en soutien aux services de transport de fret durables, conformément à l'article 32 du règlement (UE) n° 1315/2013, et les actions visant à réduire les nuisances sonores causées par le fret ferroviaire à leur source, y compris en transformant le matériel roulant existant;
- iv) les actions en soutien aux nouvelles technologies et à l'innovation, y compris l'automatisation, le renforcement des services de transport, l'intégration modale et les infrastructures de carburants alternatifs, conformément à l'article 33 du règlement (UE) n° 1315/2013;
- v) les actions d'élimination des obstacles à l'interopérabilité, en particulier lorsqu'elles entraînent des effets de corridors/réseaux, conformément à l'article 3, point o), du règlement (UE) n° 1315/2013;
- vi) les actions mettant en œuvre des infrastructures et une mobilité répondant aux impératifs de sûreté et de sécurité, y compris de sécurité routière, conformément à l'article 34 du règlement (UE) n° 1315/2013;
- vii) les actions améliorant la résilience des infrastructures de transport, y compris au changement climatique et aux catastrophes naturelles;
- viii) les actions améliorant l'accessibilité des infrastructures de transport pour tous les utilisateurs conformément à l'article 37 du règlement (UE) n° 1315/2013;
- ix) les actions adaptant les infrastructures de transport à des fins de sécurité et de vérifications aux frontières.

c) Au titre de l'objectif spécifique visé à l'article 3, paragraphe 2, point a) ii): les actions, ou activités spécifiques au sein d'une action, en soutien au développement l'infrastructure de transport à double usage civil et militaire.

3. Dans le secteur de l'énergie, les actions suivantes peuvent bénéficier d'une aide financière de l'Union au titre du présent règlement:

- a) les actions en lien avec les projets d'intérêt commun visées à l'article 14 du règlement (UE) n° 347/2013;
- b) les actions en soutien aux projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables, y compris les solutions innovantes ainsi que le stockage des énergies renouvelables et leur conception, définies dans la partie IV de l'annexe du présent règlement, sous réserve du respect des conditions prévues à l'article 7 du présent règlement.

4. Dans le secteur du numérique, les actions suivantes peuvent bénéficier d'une aide financière de l'Union au titre du présent règlement:

- a) les actions en soutien au déploiement de réseaux à très haute capacité et de systèmes 5G capables de fournir une connectivité gigabit et à l'accès à ceux-ci dans des territoires où des acteurs socio-économiques sont situés;
- b) les actions en soutien à la fourniture d'une connectivité sans fil locale de très haute qualité gratuite et sans conditions discriminatoires dans les communautés locales;
- c) les actions mettant en œuvre la couverture ininterrompue par des systèmes 5G de tous les principaux axes de transport, notamment les réseaux transeuropéens de transport;
- d) les actions en soutien au déploiement de réseaux dorsaux, y compris les câbles sous-marins, dans les États membres, entre eux et entre l'Union et des pays tiers;
- e) [...]
- f) les actions mettant en œuvre les exigences en matière d'infrastructures de connectivité numérique en lien avec des projets transfrontaliers dans les domaines du transport ou de l'énergie et/ou en soutien aux plateformes numériques opérationnelles directement associées aux infrastructures de transport ou d'énergie.

Une liste indicative de projets pouvant bénéficier d'un financement dans le secteur du numérique est fournie dans la partie V de l'annexe.

Article 10
Synergies

1. Les actions contribuant à la réalisation d'un ou plusieurs objectifs d'au moins deux secteurs, tels que définis à l'article 3, paragraphe 2, points a), b) et c), peuvent bénéficier d'une aide financière de l'Union au titre du présent règlement. Ces actions sont mises en œuvre par l'intermédiaire de programmes de travail intersectoriels spécifiques portant sur au moins deux secteurs, comportant des critères d'attribution spécifiques et financés par des contributions budgétaires des secteurs concernés.
2. Dans chacun des secteurs des transports, de l'énergie ou du numérique, les actions susceptibles de bénéficier d'un financement conformément à l'article 9 peuvent inclure des éléments auxiliaires, ne relevant pas des actions susceptibles de bénéficier d'un financement prévues à l'article 9, paragraphes 2, 3 ou 4 respectivement, dès lors qu'elles satisfont aux conditions suivantes:
 - a) le coût de ces éléments auxiliaires n'excède pas 20 % des coûts totaux éligibles de l'action; et
 - b) ces éléments auxiliaires relèvent du secteur des transports, de l'énergie ou du numérique; et
 - c) ces éléments auxiliaires permettent d'améliorer de manière significative les bénéfices socio-économiques, climatiques ou environnementaux de l'action.

Article 11
Entités éligibles

1. Les critères d'éligibilité énoncés au présent article s'appliquent, en plus des critères énoncés à l'article [197] du règlement financier.
2. Les entités suivantes sont éligibles:
 - a) les entités juridiques établies dans un État membre;
 - b) les entités juridiques établies dans un pays tiers associé au programme ou dans des pays et territoires d'outre-mer;

c) les entités juridiques constituées en vertu du droit de l'Union et les organisations internationales dans les cas prévus par les programmes de travail.

3. Les personnes physiques ne sont pas éligibles.
4. Les entités juridiques établies dans un pays tiers qui n'est pas associé au programme sont exceptionnellement éligibles pour recevoir un soutien dans le cadre du programme lorsque cela s'avère indispensable pour atteindre les objectifs d'un projet d'intérêt commun donné, ou d'un projet transfrontalier dans le domaine des énergies renouvelables.
5. Seules les propositions soumises par un ou plusieurs États membres ou, avec l'accord des États membres concernés, par des organisations internationales, des entreprises communes, ou des entreprises ou des organismes publics ou privés, sont éligibles. Un État membre peut décider que, pour un programme de travail spécifique ou pour des catégories d'applications spécifiques, des propositions peuvent être soumises sans son accord. Dans ce cas, à la demande de l'État membre concerné, cela est indiqué dans le programme de travail concerné et dans l'appel à ces propositions.

Article 11 bis

Exigences spécifiques d'éligibilité concernant le soutien aux infrastructures de transport à double usage civil et militaire

1. Les actions concernant les infrastructures de transport à double usage civil et militaire visées à l'article 9, paragraphe 2, point c), sont soumises aux exigences d'éligibilité supplémentaires ci-après.
 - a) les propositions sont soumises par un ou plusieurs États membres ou, avec l'accord des États membres concernés, par des entités juridiques établies dans les États membres;
 - b) les actions sont situées sur le réseau central RTE-T ou le réseau global et correspondent aux tronçons ou nœuds identifiés par les États membres dans les annexes aux besoins militaires pour la mobilité militaire à l'intérieur et à l'extérieur de l'UE adoptés par le Conseil le 20 novembre 2018³⁰.

³⁰ ST 13674/18

- c) les actions peuvent porter tant sur la modernisation de composants d'infrastructures existants que sur la construction de nouveaux composants d'infrastructures afin d'améliorer la mobilité militaire sur le réseau RTE-T en tenant compte des exigences en matière d'infrastructures définies dans les annexes aux besoins militaires pour la mobilité militaire à l'intérieur et à l'extérieur de l'UE, de la faisabilité technique et économique et de la pertinence pour le double usage.
 - d) sans préjudice de l'article 15, le coût total d'une infrastructure à double usage est susceptible de bénéficier d'un soutien financé à partir du montant défini à l'article 4, paragraphe 2, point a) iii). Les actions mettant en œuvre un niveau d'exigence d'infrastructure excédant le niveau requis pour le double usage sont éligibles; toutefois, leur coût est éligible seulement jusqu'au niveau de coûts correspondant au niveau d'exigence nécessaire pour le double usage. Les actions concernant l'infrastructure utilisée à des fins uniquement militaires ne sont pas éligibles.
 - e) les actions au titre du présent article sont uniquement financées à partir du montant conformément à l'article 4, paragraphe 2, point a) iii).
2. La Commission adopte un acte d'exécution précisant, le cas échéant, les exigences d'infrastructures applicables à certaines catégories d'actions concernant des infrastructures à double usage.

CHAPITRE III

SUBVENTIONS

Article 12

Subventions

Les subventions au titre du programme sont octroyées et gérées conformément au titre [VIII] du règlement financier.

Article 13

Critères d'attribution

1. Des critères d'attribution transparents sont définis dans les programmes de travail visés à l'article 19 et dans les appels à propositions en tenant compte, dans la mesure où ils s'appliquent, des éléments suivants:
 - a) incidences économiques, sociales et environnementales (avantages et coûts);
 - b) l'innovation, la sécurité, l'interopérabilité et l'accessibilité;
 - c) la dimension transfrontalière;
 - d) les synergies entre les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique;
 - e) le degré de maturité de l'action dans l'évolution du projet;
 - f) la solidité du plan de mise en œuvre proposé;
 - g) l'effet catalyseur de l'aide financière de l'Union sur l'investissement;
 - h) la nécessité de surmonter les obstacles financiers tels qu'une viabilité commerciale insuffisante ou l'absence de financement par le marché;

- i) la cohérence avec les plans nationaux et de l'Union sur l'énergie et le climat.
2. L'évaluation des propositions au regard des critères d'attribution tient compte, le cas échéant, de la résilience aux effets néfastes du changement climatique au moyen d'une évaluation des risques et de la vulnérabilité climatique, y compris les mesures d'adaptation requises.
3. L'évaluation des propositions au regard des critères d'attribution veille, si nécessaire suivant ce que les programmes de travail précisent, à ce que les actions soutenues par le programme incluant la technologie de positionnement, navigation et datation (PNT) soient techniquement compatibles avec EGNOS/Galileo et Copernicus.
4. Dans le secteur des transports, l'évaluation des propositions au regard des critères d'attribution visés au paragraphe 1 veille, le cas échéant, à la cohérence des actions proposées avec les plans travail et les actes d'exécution des corridors conformément à l'article 47 du règlement (UE) n° 1315/2013 et prend en compte l'avis consultatif du coordonnateur européen responsable en vertu de l'article 45, paragraphe 8, dudit règlement.
5. En ce qui concerne les actions relevant des projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables, les critères d'attribution définis dans les programmes de travail et les appels à propositions prennent en compte les conditions prévues à l'article 7, paragraphe 4.
6. En ce qui concerne les actions relevant des projets d'intérêt commun en matière d'infrastructures de connectivité numérique, les critères d'attribution définis dans les programmes de travail et les appels à propositions prennent en compte les conditions prévues à l'article 8, paragraphe 3.

Article 14

Taux de cofinancement

1. Pour les études, le montant du concours financier de l'Union n'excède pas 50 % du coût total éligible. Pour les études financées grâce à des montants transférés à partir du Fonds de cohésion, les taux de cofinancement maximum sont ceux applicables au Fonds de cohésion comme précisé au paragraphe 2, point b).

2. Pour les travaux dans le secteur des transports, les taux de cofinancement maximum suivants s'appliquent:

- a) pour les travaux relevant des objectifs spécifiques visés à l'article 3, paragraphe 2, point a) i), le montant du concours financier de l'Union n'excède pas 30 % du coût total éligible. Les taux de cofinancement peuvent être portés à un maximum de 50 % pour des actions relatives aux tronçons transfrontaliers dans les conditions précisées au point c) du présent paragraphe, pour des actions en soutien aux systèmes d'applications télématiques, des actions en soutien aux nouvelles technologies et à l'innovation, des actions en soutien à l'amélioration des infrastructures à des fins de sécurité, de sûreté et de vérifications aux frontières conformément à la législation de l'Union applicable et pour des actions localisées dans les régions ultrapériphériques;
- a *bis*) pour les travaux relevant des objectifs spécifiques visés à l'article 3, paragraphe 2, point a) ii), le montant du concours financier de l'Union n'excède pas 50 % du coût total éligible. Les taux de cofinancement peuvent être portés à un maximum de 85% si les ressources nécessaires sont transférées au programme conformément à l'article 4, paragraphe 9;
- b) en ce qui concerne les montants transférés à partir du Fonds de cohésion, les taux de cofinancement maximum sont ceux applicables au Fonds de cohésion visés par le règlement (UE) XXX (RDC). Ces taux de cofinancement peuvent être portés à un maximum de 85 % pour des actions relatives aux liaisons transfrontalières dans les conditions précisées au point c) du présent paragraphe et pour les actions relatives aux liaisons manquantes;
- c) en ce qui concerne les actions relatives aux liaisons transfrontalières, l'augmentation des taux de cofinancement maximum prévue aux points a) et b) ne peut s'appliquer qu'aux actions présentant un niveau d'intégration élevé sur le plan de la planification et de la mise en œuvre de l'action aux fins du critère d'attribution visé à l'article 13, paragraphe 1, point c), par exemple par l'établissement d'une entreprise unique dédiée au projet, une structure de gouvernance commune, un cadre juridique bilatéral ou un acte d'exécution conformément à l'article 47 du règlement (UE) n° 1315/2013.

3. Pour les travaux dans le secteur de l'énergie, les taux de cofinancement maximum suivants s'appliquent:
- a) pour les travaux relevant des objectifs spécifiques visés à l'article 3, paragraphe 2, point b), le montant du concours financier de l'Union n'excède pas 50 % du coût total éligible;
 - b) les taux de cofinancement peuvent être portés à un maximum de 75 % pour des actions contribuant à la mise en œuvre de projets d'intérêt commun qui, sur la base des éléments de preuve visés à l'article 14, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 347/2013, garantissent un degré élevé de sécurité d'approvisionnement à l'échelle régionale ou de l'Union, renforcent la solidarité de l'Union ou proposent des solutions hautement innovantes.
4. Pour les travaux dans le secteur du numérique, les taux de cofinancement maximum suivants s'appliquent: pour les travaux relevant des objectifs spécifiques visés à l'article 3, paragraphe 2, point c), le montant du concours financier de l'Union n'excède pas 30 % du coût total éligible. Les taux de cofinancement peuvent être augmentés jusqu'à 50 % pour des actions présentant une dimension transfrontalière forte, telle que la couverture ininterrompue par des systèmes 5G le long des principaux axes de transport ou le déploiement de réseaux dorsaux entre des États membres et entre l'Union et des pays tiers, et jusqu'à 75 % pour des actions mettant en œuvre la connectivité en gigabit des acteurs socio-économiques. Les actions dans le domaine de la fourniture d'une connectivité sans fil locale dans les communautés locales, lorsqu'elles sont mises en œuvre à l'aide de subventions de faible valeur, peuvent être financées par un concours financier de l'Union couvrant jusqu'à 100 % des coûts éligibles, sans préjudice du principe de cofinancement.
5. Le taux de cofinancement maximum applicable aux actions sélectionnées au titre des programmes de travail intersectoriels visés à l'article 10 correspond au taux de cofinancement maximum le plus élevé applicable aux secteurs concernés.

Article 15
Coûts éligibles

Les critères suivants d'éligibilité des coûts s'appliquent, en plus des critères énoncés à l'article [186] du règlement financier:

- a) seules les dépenses exposées dans les États membres peuvent être éligibles, sauf dans les cas où le projet d'intérêt commun ou le projet transfrontalier dans le domaine des énergies renouvelables concerne le territoire d'un ou de plusieurs pays tiers visés à l'article 5 ou à l'article 11, paragraphe 4, du présent règlement ou les eaux internationales, et où l'action est indispensable à la réalisation des objectifs du projet en question;
- b) le coût des équipements, des installations et des infrastructures qui est considéré comme une dépense en capital par le bénéficiaire peut être éligible jusqu'à son intégralité;
- c) les dépenses afférentes à l'achat de terrains sont un coût non éligible, sauf pour les fonds transférés à partir du Fonds de cohésion dans le secteur des transports conformément à l'article 58 du règlement (UE) XXX portant dispositions communes relatives au Fonds européen de développement régional, au Fonds social européen plus, au Fonds de cohésion et au Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche, et établissant les règles financières applicables à ces Fonds et au Fonds "Asile et migration", au Fonds pour la sécurité intérieure et à l'instrument relatif à la gestion des frontières et aux visas;
- d) les coûts éligibles n'incluent pas la taxe sur la valeur ajoutée ("TVA").

Article 16

Combinaison de subventions avec d'autres sources de financement

1. Les subventions peuvent être utilisées en combinaison avec des financements provenant de la Banque européenne d'investissement, de banques nationales de développement ou d'autres institutions financières publiques et de développement ainsi que d'institutions financières du secteur privé et d'investisseurs du secteur privé, y compris par l'intermédiaire de partenariats public-privé.
2. L'utilisation de subventions visées au paragraphe 1 peut être mise en œuvre par l'intermédiaire d'appels à propositions dédiés.

Article 17

Réduction ou suppression des subventions

1. Outre les motifs précisés à [l'article 131, paragraphe 4,] du règlement financier, le montant de la subvention peut être réduit pour les motifs suivants:
 - a) l'action n'a pas démarré, pour les études, dans l'année ou, pour les travaux, dans les deux années suivant la date de démarrage indiquée dans la convention de subvention;
 - b) consécutivement à l'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 probable que les objectifs de l'action ne soient pas atteints;
2. La convention de subvention peut être modifiée ou résiliée pour les motifs précisés au paragraphe 1.
3. Avant qu'une décision relative à la réduction ou à la suppression d'une subvention soit prise, le cas est examiné de manière globale et les bénéficiaires concernés ont la possibilité de présenter leurs observations dans un délai raisonnable.

Article 18

Financement cumulé, complémentaire et combiné

1. Une action ayant reçu une contribution au titre du programme peut aussi recevoir une contribution de tout autre programme de l'Union, y compris les Fonds en gestion partagée, pour autant que les contributions ne couvrent pas les mêmes coûts. Les règles de chaque programme contributeur de l'Union s'appliquent à sa contribution respective à l'action. Le financement cumulé n'excède pas les coûts totaux éligibles de l'action et le soutien au titre des différents programmes de l'Union peut être calculé au prorata, conformément aux documents établissant les conditions du soutien.

2. Actions qui respectent les conditions cumulatives comparatives suivantes:

- a) elles ont fait l'objet d'une évaluation dans le cadre d'un appel à propositions au titre du programme;
- b) elles satisfont aux exigences minimales de qualité dudit appel à propositions;
- c) elles ne peuvent être financées au titre de cet appel à propositions en raison de contraintes budgétaires;

elles peuvent recevoir un soutien au titre du Fonds européen de développement régional ou du Fonds de cohésion conformément à [l'article 67, paragraphe 5], du règlement (UE) XXX (RDC), à condition que ces actions soient compatibles avec les objectifs du programme concerné. Les règles du Fonds dont provient le soutien s'appliquent.

CHAPITRE IV

PROGRAMMATION, SUIVI, ÉVALUATION ET CONTRÔLE

Article 19

Programmes de travail

1. Le programme est mis en œuvre au moyen de programmes de travail visés à l'article 110 du règlement financier.
2. Les programmes de travail sont adoptés par la Commission par voie d'acte d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 22 du présent règlement. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.
3. Dans le secteur de l'énergie, une attention particulière est accordée aux projets d'intérêt commun et aux actions liées visant à renforcer l'intégration du marché intérieur de l'énergie, à mettre fin à l'isolement énergétique et à supprimer les goulets d'étranglement de l'interconnexion électrique, l'accent étant mis sur les projets contribuant à la réalisation de l'objectif d'interconnexion d'au moins 10% et les projets contribuant à la synchronisation des réseaux d'électricité avec les réseaux de l'Union.

Article 19 bis

Octroi du concours financier de l'Union

1. À la suite de chaque appel à propositions et sur la base des programmes de travail visés à l'article 19, la Commission décide, conformément à la procédure d'examen visée à l'article 22, du montant du concours financier à octroyer aux projets sélectionnés ou à des parties de ceux-ci. Elle précise les conditions et modalités de mise en œuvre.

2. La Commission informe les bénéficiaires et les États membres concernés de tout concours financier devant être octroyé. Cela comprend les modifications des montants des subventions au cours de la mise en œuvre de la convention de subvention et les montants définitifs versés.
3. Pour les actions situées sur leur territoire, la Commission fournit aux États membres un accès aux rapports présentés par les bénéficiaires, comme prévu dans les conventions de subvention respectives.

Article 20

Suivi et rapport

1. Les indicateurs servant à rendre compte de l'état d'avancement du programme en ce qui concerne la réalisation des objectifs généraux et spécifiques énoncés à l'article 3 sont définis dans la partie I de l'annexe.
2. Afin de garantir une évaluation efficace de l'état d'avancement du programme au regard de ses objectifs, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués, en conformité avec l'article 24, afin de modifier la partie I de l'annexe pour réviser ou compléter les indicateurs, lorsque cela est jugé nécessaire, et afin de compléter le présent règlement par des dispositions sur l'établissement d'un cadre en matière de suivi et d'évaluation.
3. Le système de déclaration de performance garantit que les données permettant de suivre la mise en œuvre et les résultats du programme sont collectées de manière efficiente, efficace et rapide. Pour ce faire, des obligations de déclaration proportionnées sont imposées aux bénéficiaires des fonds de l'Union et, si nécessaire, aux États membres.

Article 21

Évaluation

1. Les évaluations sont réalisées en temps utile pour permettre leur prise en considération dans le cadre du processus décisionnel.
2. L'évaluation intermédiaire du programme est effectuée dès lors qu'il existe suffisamment d'informations sur sa mise en œuvre, et au plus tard quatre ans après le début de celle-ci.

3. À la fin de la mise en œuvre du programme, et au plus tard quatre ans après la fin de la période spécifiée à l'article 1er, la Commission procède à une évaluation finale du programme.
4. La Commission communique les conclusions des évaluations, accompagnées de ses observations, au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions.

Article 22

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par le comité de coordination du MIE qui peut se réunir en différentes formations, en fonction de la question à traiter. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Article 23

Actes délégués

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués est conféré à la Commission conformément à l'article 24 du présent règlement pour:
 - a) établir un cadre en matière de suivi et d'évaluation sur la base des indicateurs énumérés dans la partie I de l'annexe;
 - b) [...]
 - c) [...]
 - d) compléter la partie IV de l'annexe relative à la sélection des projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables; établir et mettre à jour la liste des projets transfrontaliers sélectionnés dans le domaine des énergies renouvelables.

2. Sous réserve de l'article 172, paragraphe 2, du TFUE, le pouvoir d'adopter des actes délégués est conféré à la Commission conformément à l'article 24 du présent règlement pour:
 - c) modifier la partie III de l'annexe relative à la définition des corridors du réseau central de transport et aux tronçons présélectionnés du réseau global;
 - e) modifier la partie V de l'annexe relative à la sélection des projets d'intérêt commun en matière de connectivité numérique.

Article 24

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 23 est conféré à la Commission jusqu'au 31 décembre 2028.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 23 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 la 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 "Mieux légiférer" du 13 avril 2016.
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 23 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé 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 exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 25

Information, communication et publicité

1. Les destinataires de financements de l'Union sont tenus de faire état de l'origine de ces derniers (en particulier lorsqu'il s'agit de promouvoir les actions et leurs résultats) et d'en assurer la visibilité en fournissant des informations ciblées, cohérentes, efficaces et proportionnées à divers groupes, notamment aux médias et au grand public.
2. La Commission met en œuvre des actions d'information et de communication relatives au programme, à ses actions et à ses résultats. Les ressources financières allouées au programme contribuent également à la communication institutionnelle sur les priorités politiques de l'Union, dans la mesure où celles-ci concernent les objectifs mentionnés à l'article 3.

Article 26

Protection des intérêts financiers de l'Union

Lorsqu'un pays tiers participe au programme en vertu d'une décision prise au titre d'un accord international ou de tout autre instrument juridique, le pays tiers accorde les droits et les accès nécessaires permettant à l'ordonnateur compétent, à l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) et à la Cour des comptes européenne d'exercer pleinement leurs compétences respectives. Dans le cas de l'OLAF, ces droits incluent le droit d'effectuer des enquêtes, y compris des contrôles et vérifications sur place, comme le prévoit le règlement (UE, Euratom) n° 883/2013 du Parlement européen et du Conseil relatif aux enquêtes effectués par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF).

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

Article 27

Abrogation et dispositions transitoires

1. Les règlements (UE) n° 1316/2013 et (UE) n° 283/2014 sont abrogés.
2. Sans préjudice du paragraphe 1, le présent règlement n'affecte pas la poursuite ni la modification des actions concernées, jusqu'à leur clôture, au titre du règlement (UE) n° 1316/2013, qui continue de s'appliquer aux actions concernées jusqu'à leur clôture.
3. 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 programme précédent, le mécanisme pour l'interconnexion en Europe au titre du règlement (UE) n° 1316/2013.
4. Si nécessaire, des crédits peuvent être inscrits au budget au-delà de 2027 pour couvrir les dépenses prévues à l'article 4, paragraphe 5, du présent règlement et permettre la gestion des actions qui n'auront pas été achevées au 31 décembre 2027.

Article 28

Entrée en vigueur

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

Il est applicable à partir du 1er janvier 2021.

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

PARTIE I – INDICATEURS

Le programme fera l'objet d'un suivi étroit sur la base d'une série d'indicateurs destinés à mesurer le degré de réalisation des objectifs généraux et spécifiques du programme et en vue de réduire les contraintes et les frais administratifs. À cette fin, des données seront collectées en ce qui concerne les indicateurs clés suivants:

Secteurs	Objectifs spécifiques	Indicateurs
Transports	Réseaux efficaces et interconnectés et infrastructures pour une mobilité intelligente, durable, inclusive et répondant aux impératifs de sûreté et de sécurité	Nombre de tronçons transfrontaliers et de liaisons manquantes objet d'actions soutenues par le MIE (y compris actions relatives aux nœuds urbains, aux ports maritimes, aux ports intérieurs et aux terminaux rail-route du réseau central RTE-T)
		Nombre d'actions soutenues par le MIE contribuant à la numérisation du secteur des transports, notamment grâce au déploiement d'ERMTS, des SIF, du STI, des VTMISS/services maritimes électroniques et de SESAR
		Nombre de points de ravitaillement en carburants alternatifs construits ou modernisés avec le soutien du MIE
		Nombre d'actions soutenues par le MIE contribuant à la sécurité du secteur des transports
	Développement de l'infrastructure de transport à double usage civil et militaire	Nombre de composants d'infrastructures de transport adaptés pour répondre aux exigences du double usage civil et militaire

Énergie	Contribution à l'interconnectivité et à l'intégration des marchés	Nombre d'actions soutenues par le MIE contribuant à la réalisation de projets d'interconnexion des réseaux des États membres et à la suppression des contraintes internes
	Sécurité de l'approvisionnement énergétique	Nombre d'actions soutenues par le MIE contribuant à la réalisation de projets visant à garantir la résilience du réseau de gaz
		Nombre d'actions soutenues par le MIE contribuant au déploiement de réseaux intelligents et numérisés et à l'augmentation de la capacité de stockage d'énergie
	Développement durable grâce à la décarbonation	Nombre d'actions soutenues par le MIE contribuant à la réalisation de projets renforçant la pénétration des énergies renouvelables dans les systèmes énergétiques
		Nombre d'actions soutenues par le MIE contribuant à la coopération transfrontalière dans le domaine des énergies renouvelables
	Numérique	la contribution au déploiement d'infrastructures de connectivité numérique dans l'ensemble de l'Union européenne.
Nombre d'actions soutenues par le MIE permettant la connectivité 5G sur les axes de transport		
Nombre d'actions soutenues par le MIE permettant le déploiement de nouvelles connexions à des réseaux à très haute capacité		
Nombre d'actions soutenues par le MIE contribuant à la numérisation des secteurs de l'énergie et des transports		

PARTIE II – POURCENTAGES INDICATIFS POUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Les ressources budgétaires visées à l'article 4, paragraphe 2, points a) i), sont allouées comme suit:

60 % pour les actions énumérées à l'article 9, paragraphe 2, point a): "Actions relatives à des réseaux efficaces, interconnectés et multimodaux";

40 % pour les actions énumérées à l'article 9, paragraphe 2, point b): "Actions relatives à la mobilité intelligente, durable, inclusive et répondant aux impératifs de sûreté et de sécurité".

Les ressources budgétaires visées à l'article 4, paragraphe 2, points a) ii), sont allouées comme suit:

85 % pour les actions énumérées à l'article 9, paragraphe 2, point a): "Actions relatives à des réseaux efficaces, interconnectés et multimodaux";

15 % pour les actions énumérées à l'article 9, paragraphe 2, point b): "Actions relatives à la mobilité intelligente, durable, inclusive et répondant aux impératifs de sûreté et de sécurité".

Pour les actions énumérées à l'article 9, paragraphe 2, point a), 85 % des ressources budgétaires sont allouées aux actions relatives au réseau central et 15 % aux actions relatives au réseau global.

**PARTIE III – CORRIDORS DU RÉSEAU CENTRAL DE TRANSPORT ET LIAISONS
TRANSFRONTALIÈRES DU RÉSEAU GLOBAL**

Corridors du réseau central et liste indicative des liaisons transfrontalières et des liaisons manquantes

Corridor du réseau central "Atlantique"		
Tracé	<p>Gijón – León – Valladolid</p> <p>A Coruña – Vigo – Orense – León</p> <p>Zaragoza – Pamplona/Logroño – Bilbao</p> <p>Tenerife/Gran Canaria – Huelva/Sanlúcar de Barrameda – Sevilla – Córdoba</p> <p>Algeciras – Bobadilla – Madrid</p> <p>Sines/Lisboa – Madrid – Valladolid</p> <p>Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto – Douro</p> <p>Shannon Foynes/Dublin/Cork – Le Havre – Rouen – Paris</p> <p>Aveiro – Valladolid – Vitoria-Gasteiz – Bergara – Bilbao/Bordeaux – Tours – Paris – Metz – Mannheim/Strasbourg</p> <p>Saint Nazaire – Nantes – Tours</p>	
Liaisons transfrontalières	Evora – Merida	Rail
	Vitoria-Gasteiz – San Sebastián – Bayonne – Bordeaux	
	Aveiro – Salamanca	
	Douro (Via Navegável do Douro)	Voies navigables
Liaisons manquantes	lignes interopérables pas au gabarit UIC dans la péninsule ibérique	Rail

Corridor du réseau central "Baltique – Adriatique"		
Tracé	<p>Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków</p> <p>Gdańsk – Warszawa – Katowice/Kraków</p> <p>Katowice – Ostrava – Brno – Wien</p> <p>Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava</p> <p>Katowice – Bielsko-Biała – Žilina – Bratislava – Wien</p> <p>Wien – Graz – Villach – Udine – Trieste</p> <p>Udine – Venezia – Padova – Bologna – Ravenna – Ancona</p> <p>Graz – Maribor – Ljubljana – Koper/Trieste</p>	
Liaisons transfrontalières	<p>Katowice/Opole – Ostrava – Brno</p> <p>Katowice – Žilina</p> <p>Bratislava – Wien</p> <p>Graz – Maribor</p> <p>Venezia – Trieste – Divača – Ljubljana</p>	Rail
	<p>Katowice – Žilina</p> <p>Brno – Wien</p>	Route
Liaisons manquantes	<p>Gloggnitz – Mürzzuschlag: tunnel de base de Semmering</p> <p>Graz – Klagenfurt: ligne et tunnel ferroviaires de Koralm</p> <p>Koper – Divača</p>	Rail

Corridor du réseau central "Méditerranée"		
Tracé	<p>Algeciras – Bobadilla – Madrid – Zaragoza – Tarragona</p> <p>Madrid – Valencia – Sagunto – Teruel – Zaragoza</p> <p>Sevilla – Bobadilla – Murcia</p> <p>Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona/Palma de Mallorca – Barcelona</p> <p>Tarragona – Barcelona – Perpignan – Marseille – Genova/Lyon – La Spezia/Torino – Novara – Milano – Bologna/Verona – Padova – Venezia – Ravenna/Trieste/Koper – Ljubljana – Budapest</p> <p>Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapest – Frontière UA</p>	
Liaisons transfrontalières	Barcelone – Perpignan	Rail
	Lyon – Turin: tunnel de base et voies d'accès	
	Nice – Ventimiglia	
	Venezia – Trieste – Divača – Ljubljana	
	Ljubljana – Zagreb	
	Zagreb – Budapest	
	Budapest – Miskolc – Frontière UA	
	Lendava – Letenye	Route
	Vásárosnamény – Frontière UA	
Liaisons manquantes	Almería – Murcia	Rail
	lignes interopérables pas au gabarit UIC dans la péninsule ibérique	
	Perpignan – Montpellier	
	Koper – Divača	
	Rijeka – Zagreb	
	Milano – Cremona – Mantova – Porto Levante/Venezia – Ravenna/Trieste	Voies navigables

Corridor du réseau central "Mer du Nord – Baltique"		
Tracé	<p>Luleå – Helsinki – Tallinn – Riga</p> <p>Ventspils – Riga</p> <p>Riga – Kaunas</p> <p>Klaipeda – Kaunas – Vilnius</p> <p>Kaunas – Warszawa</p> <p>Frontière BY – Warszawa – Łódź – Poznań – Frankfurt/Oder – Berlin – Hamburg – Kiel</p> <p>Łódź – Katowice/Wrocław</p> <p>Frontière UA – Rzeszów – Katowice – Wrocław – Falkenberg – Magdeburg</p> <p>Szczecin/Świnoujście – Berlin – Magdeburg – Braunschweig – Hannover</p> <p>Hannover – Bremen – Bremerhaven/Wilhelmshaven</p> <p>Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht</p> <p>Utrecht – Amsterdam</p> <p>Utrecht – Rotterdam – Antwerpen</p> <p>Hannover – Köln – Antwerpen</p>	
Liaisons transfrontalières	Tallinn – Rīga – Kaunas – Warszawa: axe Rail Baltica, nouvelle ligne entièrement interopérable au gabarit UIC	Rail
	Świnoujście/Szczecin – Berlin	Rail/Voies navigables
	Corridor Via Baltica EE-LV-LT-PL	Route
Liaisons manquantes	Kaunas – Vilnius	Rail
	Warszawa/Idzikowice – Poznań/Wrocław, y compris connexions à la plateforme de transport centrale prévue	
	Kiel Kanal	Voies navigables
	Berlin – Magdeburg – Hannover; Mittellandkanal; canaux ouest-allemands	
	Rhin, Waal	
	Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	

Corridor du réseau central "Mer du Nord – Méditerranée"		
Tracé	<p>Belfast – Dublin – Shannon Foynes/Cork</p> <p>Shannon Foynes/Dublin/Cork – Le Havre/Calais/Dunkerque/Zeebrugge/Terneuzen/Gent/Antwerpen/ Rotterdam/Amsterdam</p> <p>Glasgow/Edinburgh – Liverpool/Manchester – Birmingham</p> <p>Birmingham – Felixstowe/London/Southampton</p> <p>London – Lille – Brussel/Bruxelles</p> <p>Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brussel/Bruxelles – Luxembourg</p> <p>Luxembourg – Metz – Dijon – Macon – Lyon – Marseille</p> <p>Luxembourg – Metz – Strasbourg – Basel</p> <p>Antwerpen/Zeebrugge – Gent – Calais/Dunkerque/Lille – Paris– Rouen– Le Havre</p>	
Liaisons transfrontalières	Brussel/Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg	Rail
	Terneuzen – Gent	Voies navigables
	Réseau Seine – Escaut et bassins hydrographiques de la Seine, de l'Escaut et de la Meuse connexes	
	Corridor Rhin-Scheldt	
Liaisons manquantes	Albertkanaal/Canal Albert et Canal Bocholt-Herentals	Voies navigables
	Dunkerque – Lille	

Corridor du réseau central "Orient/Méditerranée orientale"		
Tracé	<p>Hamburg – Berlin</p> <p>Rostock – Berlin – Dresden</p> <p>Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Dresden</p> <p>Dresden – Ústí nad Labem – Melnik/Praha – Lysá nad Labem/Poříčany – Kolin</p> <p>Kolin – Pardubice – Brno – Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Craiova – Calafat – Vidin – Sofia</p> <p>Sofia – Frontière RS/Frontière ARYM</p> <p>Sofia – Plovdiv – Burgas/Frontière TR</p> <p>Frontière TR – Alexandroupoli – Kavala – Thessaloniki – Ioannina – Kakavia/Igoumenitsa</p> <p>Frontière ARYM – Thessaloniki</p> <p>Sofia – Thessaloniki – Athina – Piraeus/Ikonio – Heraklion – Lemesos (Vasiliko) – Lefkosia/Larnaka</p> <p>Athina – Patras/Igoumenitsa</p>	
Liaisons transfrontalières	Dresden – Praha/Kolin	Rail
	Wien/Bratislava – Budapest	
	Békéscsaba – Arad – Timișoara	
	Craiova – Calafat – Vidin – Sofia – Thessaloniki	
	Sofia – Frontière RS/Frontière ARYM	
	Frontière TR – Alexandroupoli	
	Frontière ARYM – Thessaloniki	
	Ioannina – Kakavia (frontière AL)	Route
	Drobeta Turnu Severin/Craiova – Vidin – Montana	
	Sofia – Frontière RS	
	Hamburg – Dresden – Praha – Pardubice	Voies navigables

Liaisons manquantes	Igoumenitsa - Ioannina	Rail
	Praha – Brno	
	Thessaloniki – Kavala – Alexandroupoli	
	Timișoara – Craiova	

Corridor du réseau central "Rhin – Alpes"		
Tracé	Genova – Milano – Lugano – Basel Genova – Novara – Brig – Bern – Basel – Karlsruhe – Mannheim – Mainz – Koblenz – Köln Köln – Düsseldorf – Duisburg – Nijmegen/Arnhem – Utrecht – Amsterdam Nijmegen – Rotterdam – Vlissingen Köln – Liège – Bruxelles/Brussel – Gent Liège – Antwerpen – Gent – Zeebrugge	
Liaisons transfrontalières	Zevenaar – Emmerich – Oberhausen	Rail
	Karlsruhe – Basel	
	Milano/Novara – Frontière CH	
	Basel – Antwerpen/Rotterdam – Amsterdam	Voies navigables
Liaisons manquantes	Genova – Tortona/Novi Ligure	Rail
	Zeebrugge – Gent	

Corridor du réseau central "Rhin – Danube"		
Tracé	<p>Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz</p> <p>Strasbourg – Mannheim – Frankfurt – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels/Linz</p> <p>München/Nürnberg – Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – Frontière UA</p> <p>Wels/Linz – Wien – Bratislava – Budapest – Vukovar</p> <p>Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Braşov/Craiova – Bucureşti – Constanta – Sulina</p>	
Liaisons transfrontalières	München – Praha	Rail
	Nürnberg – Plzen	
	München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg	
	Strasbourg – Kehl Appenweier	
	Hranice – Žilina	
	Košice – Frontière UA	
	Wien – Bratislava/Budapest	
	Bratislava – Budapest	
	Békéscsaba – Arad – Timișoara	
	Danube (Kehlheim – Constanța/Midia/Sulina) et bassins hydrographiques de la Váh, la Save et la Tisza	Voies navigables
Zlín – Žilina	Route	
Liaisons manquantes	Stuttgart – Ulm	Rail
	Salzburg – Linz	
	Craiova – Bucureşti	
	Sighișoara – Predeal	

Corridor du réseau central "Scandinavie – Méditerranée"		
Tracé	<p>Frontière RU – Hamina/Kotka – Helsinki – Turku/Naantali – Stockholm – Örebro(Hallsberg)/Linköping – Malmö</p> <p>Narvik/Oulu – Luleå – Umeå – Stockholm/Örebro(Hallsberg)</p> <p>Oslo – Goteburg – Malmö – Trelleborg</p> <p>Malmö – København – Fredericia – Aarhus – Aalborg – Hirtshals/Frederikshavn</p> <p>København – Kolding/Lübeck – Hamburg – Hannover</p> <p>Bremerhaven – Bremen – Hannover – Nürnberg</p> <p>Rostock – Berlin – Leipzig – München</p> <p>Nürnberg – München – Innsbruck – Verona – Bologna – Ancona/Firenze</p> <p>Livorno/La Spezia – Firenze – Roma – Napoli – Bari – Taranto – Valletta/Marsaxlokk</p> <p>Cagliari – Napoli – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta/Marsaxlokk</p>	
Liaisons transfrontalières	Frontière RU – Helsinki	Rail
	København – Hamburg: voies d'accès de la liaison fixe du Fehmarn Belt	
	München – Wörgl – Innsbruck – Fortezza – Bolzano – Trento – Verona: tunnel de base du Brenner et ses voies d'accès	
	København – Hamburg: liaison fixe du Fehmarn Belt	Rail/Route

Liste indicative des liaisons transfrontalières du réseau global

Les tronçons frontaliers du réseau global visés à l'article 9, paragraphe 2, point a) ii), du présent règlement comprennent notamment les tronçons suivants:

Dublin – Strabane – Letterkenny	Route
Pau – Huesca	Rail
Lyon – Frontière CH	Rail
Athus – Mont-Saint-Martin	Rail
Breda – Venlo – Viersen – Duisburg	Rail
Antwerpen – Duisburg	Rail
Mons – Valenciennes	Rail
Gent – Terneuzen	Rail
Heerlen – Aachen	Rail
Groningen – Bremen	Rail
Stuttgart – Frontière CH	Rail
Gallarate/Sesto Calende – Frontière CH	Rail
Berlin – Rzepin/Horka – Wrocław	Rail
Praha – Linz	Rail
Villach – Ljubljana	Rail
Pivka – Rijeka	Rail
Plzeň – České Budějovice – Wien	Rail
Wien - Győr	Rail
Graz - Celldömölk – Győr	Rail
Neumarkt-Kallham - Mühldorf	Rail
Corridor Amber PL-SK-HU	Rail

Corridor Via Carpathia, frontière BY/UA-PL-SK-HU-RO	Route
Focşani – Frontière MD	Route
Budapest – Osijek – Svilaj (frontière BA)	Route
Faro – Huelva	Rail
Porto – Vigo	Rail
Giurgiu – Varna/Bourgas	Rail
Svilengrad – Pithio	Rail

PARTIE IV: Identification des projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables

1. Objectif des projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables

Les projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables favorisent la coopération transfrontalière entre les États membres dans le domaine de la planification, du développement et de l'exploitation rentable des sources d'énergie renouvelables et facilitent leur intégration par des installations de stockage d'énergie.

2. Critères généraux

Pour obtenir le statut de projet transfrontalier dans le domaine des énergies renouvelables, un projet doit satisfaire à l'ensemble des critères généraux suivants:

- a) il s'inscrit dans le cadre d'un accord de coopération ou de toute autre forme d'accord entre des États membres et/ou entre des États membres et des pays tiers, conformément à la directive (UE) 2018/XXXX du Parlement européen et du Conseil (directive sur les énergies renouvelables)];
- b) il permet de réaliser des économies dans le déploiement des énergies renouvelables ou comporte des avantages du point de vue de l'intégration des systèmes, de la sécurité d'approvisionnement ou de l'innovation;
- c) les avantages globaux potentiels de la coopération l'emportent sur les coûts, y compris sur le long terme, tels qu'évalués sur la base de l'analyse coûts-avantages visée au point 3 et en appliquant la méthodologie visée à l'article [7].

3. Analyse coûts-avantages

L'analyse coûts-avantages visée au point 2 c) ci-dessus tient compte, pour chacun des États membres ou des pays tiers participants, de l'incidence sur, entre autres, les aspects suivants:

- a) les coûts de production d'électricité;
- b) les coûts d'intégration des systèmes;
- c) les coûts de soutien;
- d) les émissions de gaz à effet de serre;

- e) la sécurité de l'approvisionnement;
- f) la réduction de la pollution atmosphérique et autre pollution locale;
- g) l'innovation.

4. Procédure

Les promoteurs, y compris les États membres, d'un projet susceptible d'être sélectionné en tant que projet transfrontalier dans le domaine des énergies renouvelables s'inscrivant dans le cadre d'un accord de coopération ou de toute autre forme d'accord entre des États membres et/ou entre des États membres et des pays tiers, conformément aux articles 6, 7, 9 ou 11 de la directive 2009/28/CE, présentent à la Commission une demande de sélection du projet en vue de l'obtention du statut de projet transfrontalier dans le domaine des énergies renouvelables. La demande contient les informations utiles permettant à la Commission d'évaluer le projet à l'aune des critères énoncés aux points 2 et 3, en conformité avec la méthodologie visée à l'article 7.

La Commission veille à ce que les promoteurs aient la possibilité de demander le statut de projet transfrontalier dans le domaine des énergies renouvelables au moins une fois par an.

La Commission procède à des consultations appropriées de la liste des projets soumis en vue de l'obtention du statut de projet transfrontalier dans le domaine des énergies renouvelables. Les États membres participeront à la décision concernant la liste de projets transfrontaliers sélectionnés dans le domaine des énergies renouvelables et recevront les informations ci-après sur toutes les propositions de projets soumises:

- une confirmation du respect des critères d'éligibilité et de sélection pour l'ensemble des projets;
- des informations sur le mécanisme de coopération auquel se rapporte un projet et sur la mesure dans laquelle un projet bénéficie du soutien d'un ou de plusieurs États membres;
- une description de l'objectif du projet, y compris la capacité estimée (exprimée en kW) et, le cas échéant, la production d'énergie renouvelable (exprimée en kWh annuels) ainsi que le coût total du projet et les coûts éligibles soumis, exprimés en euros;
- des informations sur la valeur ajoutée européenne escomptée, conformément au point 2 b) de la présente annexe, et sur les coûts et avantages escomptés et la valeur ajoutée européenne escomptée, conformément au point 2 c) de la présente annexe.

La Commission adopte la liste définitive des projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables par acte délégué, sur la base d'un projet de liste proposé par les États membres qui a fait l'objet d'un accord au sein du groupe concerné, et publie sur son site internet la liste des projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables sélectionnés.

La Commission évalue les demandes à l'aune des critères énoncés aux points 2 et 3.

Lors de la sélection des projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables, la Commission vise à assurer un équilibre géographique approprié pour l'identification de ces projets. Les groupements régionaux peuvent être utilisés pour la sélection des projets.

Un projet ne peut pas être sélectionné en tant que projet transfrontalier dans le domaine des énergies renouvelables ou se voit retirer son statut si son évaluation était fondée sur des informations erronées qui constituaient un facteur déterminant dans l'évaluation ou si le projet ne respecte pas le droit de l'Union.

La Commission publie sur son site internet la liste des projets transfrontaliers sélectionnés dans le domaine des énergies renouvelables.

PARTIE V – PROJETS D'INTÉRÊT COMMUN PORTANT SUR LE DÉPLOIEMENT D'INFRASTRUCTURES DE CONNECTIVITÉ NUMÉRIQUE

1. Connectivité en gigabit pour les acteurs socio-économiques

Les actions sont classées par priorité en tenant compte de la fonction des acteurs socio-économiques, de la pertinence des services et des applications numériques rendus possibles grâce à la connectivité sous-jacente, des avantages socio-économiques potentiels pour les citoyens, les entreprises et les communautés locales, ainsi que des retombées potentielles sur le plan de la connectivité. Le budget disponible est attribué en veillant à assurer un équilibre géographique entre les États membres.

La priorité est accordée aux actions contribuant à:

- fournir une connectivité en gigabit aux hôpitaux et aux centres médicaux, dans le cadre des actions menées pour numériser les systèmes de santé aux fins d'améliorer le bien-être des citoyens de l'UE et de modifier la manière dont les services de santé et de soins sont dispensés aux patients³¹;
- fournir une connectivité en gigabit aux centres d'éducation et de recherche, dans le cadre des actions menées en vue de combler la fracture numérique, d'innover dans les systèmes d'éducation, d'améliorer les acquis d'apprentissage, de renforcer l'équité et d'accroître l'efficacité³².

2. Connectivité sans fil dans les communautés locales

Les actions visant à fournir une connectivité sans fil locale gratuite et sans conditions discriminatoires dans les centres de la vie publique locale, y compris dans des espaces extérieurs accessibles au grand public qui jouent un rôle important dans la vie publique des communautés locales, bénéficient d'un financement si elles:

³¹ Voir également COM(2018) 233 final – Communication de la Commission "Permettre la transformation numérique des services de santé et de soins dans le marché unique numérique; donner aux citoyens les moyens d'agir et construire une société plus saine".

³² Voir également COM(2018) 22 final – Communication de la Commission concernant le plan d'action en matière d'éducation numérique.

- sont mises en œuvre par un organisme du secteur public visé dans le paragraphe ci-dessous qui est capable de planifier et de superviser l'installation ainsi que d'assurer, pendant une durée minimale de trois ans, le financement des frais de fonctionnement de points d'accès sans fil locaux en intérieur ou en extérieur dans des espaces publics;
- s'appuient sur des réseaux numériques à haute capacité pouvant fournir aux utilisateurs une expérience internet de haute qualité qui:
- est gratuite et sans conditions discriminatoires, facile d'accès, sécurisée, et qui utilise les équipements disponibles les plus récents et les plus performants, capables de fournir une connectivité à haut débit à leurs utilisateurs; et
- permet l'accès à des services numériques innovants;
- utilisent l'identité visuelle commune qui sera fournie par la Commission et comportent un ou des liens vers les outils en ligne associés;
- s'engagent à fournir les équipements nécessaires et/ou les services d'installation correspondants conformément à la législation applicable pour que ces projets n'entraînent pas de distorsion injustifiée de la concurrence.

Un concours financier est mis à la disposition des organismes du secteur public, au sens de l'article 3, point 1), de la directive (UE) 2016/2102 du Parlement européen et du Conseil³³ qui s'engagent à fournir, conformément au droit national, une connectivité sans fil locale gratuite et sans conditions discriminatoires en installant des points d'accès sans fil locaux.

Les actions financées ne peuvent faire double emploi avec des offres gratuites privées ou publiques existantes présentant des caractéristiques analogues, y compris en ce qui concerne la qualité, dans le même espace public.

³³ Directive (UE) 2016/2102 du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2016 relative à l'accessibilité des sites internet et des applications mobiles des organismes du secteur public (JO L 327 du 2.12.2016, p. 1).

Le budget disponible est attribué en veillant à assurer un équilibre géographique entre les États membres.

Chaque fois que cela s'avère pertinent, la coordination et la cohérence sont assurées grâce à des actions soutenues par le MIE permettant l'accès des acteurs socio-économiques à des réseaux à très haute capacité capables de fournir une connectivité en gigabit.

Liste indicative des corridors 5G pouvant bénéficier d'un financement

Conformément aux objectifs fixés par la Commission visant à édifier une société du gigabit dans le but de garantir une couverture 5G ininterrompue le long des grands axes de transport terrestre d'ici à 2025³⁴, les actions menées dans le but de garantir une couverture ininterrompue avec des systèmes 5G, conformément à l'article 9, paragraphe 4, point c), comprennent, dans un premier temps, des actions sur des tronçons transfrontaliers en vue d'une expérimentation de la MCA³⁵, et, dans un second temps, des actions sur des tronçons plus longs en vue d'un déploiement à plus grande échelle de la MCA le long des corridors, comme indiqué dans le tableau ci-dessous (liste indicative). Les corridors RTE-T servent de base à cette fin, mais le déploiement de la 5G ne se limite pas nécessairement à ces corridors.

Corridor du réseau central "Atlantique"	
Tronçons transfrontaliers en vue d'une expérimentation de la MCA	Porto-Vigo and Merida-Evora et Aveiro – Salamanca
Tronçons plus longs en vue d'un déploiement à plus grande échelle de la MCA	Metz – Paris – Bordeaux – Bilbao – Vigo – Porto – Lisbonne Bilbao – Madrid – Lisbonne
Corridor du réseau central "Baltique – Adriatique"	
Tronçons transfrontaliers en vue d'une expérimentation de la MCA	-
Tronçons plus longs en vue d'un déploiement à plus grande échelle de la MCA	Gdansk – Warsaw – Brno – Vienne – Graz – Ljubljana – Koper – Trieste

³⁴ Connectivité pour un marché unique numérique compétitif – Vers une société européenne du gigabit – COM(2016) 587 final.

³⁵ Mobilité connectée et automatisée.

Corridor du réseau central "Méditerranée"	
Tronçons transfrontaliers en vue d'une expérimentation de la MCA	-
Tronçons plus longs en vue d'un déploiement à plus grande échelle de la MCA	Budapest – Zagreb – Ljubljana / Rijeka / <i>Split</i>
Corridor du réseau central "Mer du Nord – Baltique"	
Tronçons transfrontaliers en vue d'une expérimentation de la MCA	Warsaw – Kaunas – Vilnius/Klaipėda
Tronçons plus longs en vue d'un déploiement à plus grande échelle de la MCA	Tallinn – Riga – Kaunas – Frontière LT/PL – Warsaw Frontière BY/LT – Vilnius – Kaunas – Klaipėda
Corridor du réseau central "Mer du Nord – Méditerranée"	
Tronçons transfrontaliers en vue d'une expérimentation de la MCA	Metz – Merzig – Luxembourg Rotterdam – <i>Anvers</i> – <i>Eindhoven</i>
Tronçons plus longs en vue d'un déploiement à plus grande échelle de la MCA	Amsterdam – Rotterdam – Breda – Lille – Paris Bruxelles – Metz – Bâle Mulhouse – Lyon – Marseille
Corridor du réseau central "Orient/Méditerranée orientale"	
Tronçons transfrontaliers en vue d'une expérimentation de la MCA	Sofia – Thessalonique – Belgrade
Tronçons plus longs en vue d'un déploiement à plus grande échelle de la MCA	Berlin – Prague – Brno — Bratislava — Košice Timisoara – Sofia – Frontière TR Sofia – Thessalonique – Athènes

Corridor du réseau central "Rhin – Alpes"	
Tronçons transfrontaliers en vue d'une expérimentation de la MCA	Bologne – Innsbruck – Munich (corridor de Brenner)
Tronçons plus longs en vue d'un déploiement à plus grande échelle de la MCA	Rotterdam – Oberhausen – Francfort (M) Bâle – Milan – Gênes
Corridor du réseau central "Rhin – Danube"	
Tronçons transfrontaliers en vue d'une expérimentation de la MCA	-
Tronçons plus longs en vue d'un déploiement à plus grande échelle de la MCA	Frankfurt (M) – Passau – Wien – Bratislava – Budapest – Osijek - Vukovar - Bucarest – Constanta Karlsruhe – Munich – Salzbourg – Wels Francfort (M) – Strasbourg
Corridor du réseau central "Scandinavie – Méditerranée"	
Tronçons transfrontaliers en vue d'une expérimentation de la MCA	Oulu – Tromsø Oslo – <i>Stockholm</i> – Helsinki
Tronçons plus longs en vue d'un déploiement à plus grande échelle de la MCA	Turku – Helsinki – Frontière russe Stockholm / Oslo – Malmö Malmö – Copenhague – Hambourg – Wurtzbourg Nuremberg – Munich – Vérone Rosenheim – Bologne – Naples – Catane – Palerme Naples – Bari – Tarento
Via Carpathia	Klaipėda – Kaunas - Elk – Białystok – Lublin – Rzeszów - Barwinek