



Bruxelles, le 29 mai 2019  
(OR. en)

8577/19

---

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

---

**CODEC 953**  
**TRANS 286**  
**FIN 301**  
**CADREFIN 210**  
**POLGEN 81**  
**REGIO 87**  
**ENER 241**  
**TELECOM 189**  
**COMPET 347**  
**MI 378**  
**ECO 51**  
**IA 137**  
**PE 206**

#### **NOTE D'INFORMATION**

|               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|---------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Origine:      | Secrétariat général du Conseil                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Destinataire: | Comité des représentants permanents/Conseil                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Objet:        | Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET<br>DU CONSEIL établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et<br>abrogeant les règlements (UE) n° 1316/2013 et (UE) n° 283/2014<br>- Résultat de la première lecture du Parlement européen<br>(Strasbourg, du 15 au 18 avril 2019) |

#### **I. INTRODUCTION**

Les rapporteurs, M<sup>me</sup> Henna VIRKKUNEN (PPE, FI), M. Marian-Jean MARINESCU (PPE, RO) et M. Pavel TELIČKA (ALDE, CZ), ont présenté, au nom de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie, et de la commission des transports et du tourisme, un rapport concernant la proposition de règlement. Le rapport contenait un amendement (amendement 108) à la proposition.

## II. VOTE

Lors du vote intervenu le 17 avril 2019, l'assemblée plénière a adopté l'amendement 108 à la proposition de règlement.

La proposition de la Commission ainsi modifiée constitue la position du Parlement en première lecture, contenue dans sa résolution législative qui figure à l'annexe de la présente note<sup>1</sup>.

Les parties du texte joint en annexe qui ne sont pas surlignées en gris correspondent en substance à des différences mineures par rapport à la compréhension commune dégagée le 7 mars 2019, lors de la dernière réunion du trilogue dans le cadre de la huitième législature (2014-2019).

Ces différences seront corrigées avant que le Conseil n'adopte sa position, dès qu'un accord sera intervenu sur l'ensemble du texte.

---

---

<sup>1</sup> Le texte de la position du Parlement contenu dans la résolution législative indique les modifications apportées à la proposition de la Commission par les amendements: les passages ajoutés sont signalés en *caractères gras et italiques* et les passages supprimés par le signe "■".

## **Mécanisme pour l'interconnexion en Europe \*\*\*I**

**Résolution législative du Parlement européen du 17 avril 2019 sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et abrogeant les règlements (UE) no 1316/2013 et (UE) no 283/2014 (COM(2018)0438 – C8-0255/2018 – 2018/0228(COD))**

### **(Procédure législative ordinaire: première lecture)**

*Le Parlement européen,*

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2018)0438),
- vu l'article 294, paragraphe 2, et les articles 172 et 194 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C8-0255/2018),
- vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
- vu l'avis du Comité économique et social européen du 19 septembre 2018<sup>1</sup>,
- vu l'avis du Comité des régions du 10 octobre 2018<sup>2</sup>,
- vu la lettre du 25 janvier 2019 adressée par son Président aux présidents des commissions définissant l'approche du Parlement à l'égard du cadre financier pluriannuel (CFP) pour les programmes sectoriels post-2020,
- vu la lettre du 1<sup>er</sup> avril 2019 adressée par le Conseil au Président du Parlement européen confirmant l'approche commune arrêtée entre les colégislateurs au cours des négociations,
- vu l'article 59 de son règlement intérieur,
- vu les délibérations communes tenues par la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie et la commission des transports et du tourisme au titre de l'article 55 du règlement intérieur,
- vu le rapport de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie et de la commission des transports et du tourisme ainsi que les avis de la commission des affaires étrangères, de la commission des budgets, de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaires et de la commission du développement régional (A8-0409/2014),

1. arrête la position en première lecture figurant ci-après<sup>1</sup>;

---

<sup>1</sup> JO C 440 du 6.12.2018, p. 191.

<sup>2</sup> JO C 461 du 21.12.2018, p. 173.

2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle remplace, modifie de manière substantielle ou entend modifier de manière substantielle sa proposition;
3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

---

<sup>1</sup> La présente position remplace les amendements adoptés le 12 décembre 2018 (textes adoptés de cette date, P8\_TA(2018)0517).

**Position du Parlement européen arrêtée en première lecture le 17 avril 2019 en vue de l'adoption du règlement (UE) 2019/... 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**

(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 européen<sup>1</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>2</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire<sup>3</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Afin de parvenir à une croissance intelligente, durable et inclusive, de stimuler la création d'emplois *et de respecter les engagements à long terme de décarbonation*, l'Union européenne a besoin d'infrastructures modernes, *multimodales* et hautement performantes qui contribuent à l'interconnexion et à l'intégration de l'Union et de toutes ses régions, *notamment les régions reculées, ultrapériphériques, insulaires, périphériques, montagneuses et à faible densité de population* dans les secteurs des transports, *du*

---

<sup>1</sup> JO C 440 du 6.12.2018, p. 191.

<sup>2</sup> JO C 461 du 21.12.2018, p. 173.

<sup>3</sup> Position du Parlement européen du 17 avril 2019. Le texte surligné en gris n'a pas fait l'objet d'un accord dans le cadre des négociations interinstitutionnelles.

**numérique** 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 plus durable** 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 **contribuer également aux mesures prises par l'Union pour lutter contre** le changement climatique **et soutenir** des projets durables sur les plans environnemental et social 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.
- (3 bis) ***Le programme devrait garantir un niveau élevé de transparence et garantir que le public est consulté conformément à la législation de l'Union et à la législation nationale applicables.***
- (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 climat<sup>1</sup>. 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 infrastructures de recharge**, aux carburants alternatifs **et durables**, aux

---

<sup>1</sup> COM(2018)0321, p. 13.

transports urbains propres, au transport et au stockage d'électricité, aux réseaux intelligents, au transport de CO<sub>2</sub> 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.
- (6) L'un des principaux objectifs du présent programme est de renforcer les synergies *et la complémentarité* 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 ■ abordant des domaines d'intervention spécifiques, par exemple la mobilité connectée et automatisée ou les carburants alternatifs *ou durables*. *La facilitation de la communication numérique pourrait faire partie intégrante d'un projet d'intérêt commun dans les domaines de l'énergie et des transports*. En outre, le programme devrait prévoir, au sein de chaque secteur, la possibilité de considérer comme éligibles certains composants *synergétiques* 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 *et grâce à l'augmentation du cofinancement*.

- (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 Conseil<sup>1</sup> (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) Les actions contribuant au développement de projets d'intérêt commun dans le secteur des transports, financés par le programme, devraient s'appuyer sur la complémentarité de tous les modes de transport pour fournir des réseaux efficaces, interconnectés et multimodaux, afin de garantir la connectivité dans toute l'Union. Il convient d'y inclure les routes des 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 projets RTE-T en cours ainsi que* 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.*
- (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*

---

<sup>1</sup> 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).



*privilégié aucun des exemples suivants, cette intégration pourrait être démontrée par l'établissement d'une entreprise unique se consacrant exclusivement au projet, d'une structure de gouvernance commune, d'une entreprise commune, d'un cadre juridique bilatéral, d'un acte d'exécution conformément à l'article 47 du règlement (UE) n° 1315/2013 ou de toute autre forme de coopération. Il convient d'encourager les structures de gestion intégrée, y compris les entreprises communes, notamment en rehaussant le niveau de cofinancement.*

**(8 quinquies) Des mesures de rationalisation visant à faire progresser la réalisation du RTE-T, qui sont en cours d'élaboration, devraient encourager une mise en œuvre plus efficace des projets d'intérêt commun dans le domaine des transports.**

(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 ***des corridors du réseau central ne devraient pas compromettre son achèvement d'ici 2030, devraient améliorer la couverture des corridors sur le territoire de l'Union et*** 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. Le réexamen devrait tenir compte des liaisons ferroviaires régionales transfrontalières du RTE-T qui ont été abandonnées ou démantelées, ainsi que de l'évolution du réseau global et de l'incidence du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne.***

(10) Il est nécessaire de promouvoir les investissements ***publics et privés*** en faveur d'une mobilité intelligente, ***interopérable***, durable, ***multimodale***, inclusive, ***accessible*** et répondant aux impératifs de sûreté et de sécurité dans l'ensemble de l'Union ***pour tous les modes de transport***. En 2017, la Commission a présenté sa communication «L'Europe en mouvement»<sup>1</sup>, vaste série d'initiatives visant à rendre la circulation plus sûre, encourager une tarification routière intelligente, réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, la pollution

<sup>1</sup> Communication de la Commission «L'Europe en mouvement: «L'Europe en mouvement: Programme pour une transition socialement équitable vers une mobilité propre, compétitive et connectée pour tous» (COM(2017)0283).

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.

- (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 *et* l'utilisation de carburants alternatifs, ***tout en respectant le principe de neutralité technologique***. La directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil<sup>1</sup> établit un cadre commun de mesures pour le déploiement d'infrastructures de carburants alternatifs ***pour tous les modes de transport*** dans l'Union afin de réduire ***autant que possible*** la dépendance des transports à l'égard des énergies fossiles et d'atténuer leur impact sur l'environnement ***et le climat***, 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 Commission<sup>2</sup> 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»<sup>3</sup>, 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 ***à mobilité réduite***. 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.
- (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

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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)0675).

<sup>3</sup> COM(2018)0293.

financer des projets de transports dans les États membres susceptibles de bénéficier de financements au titre du Fonds de cohésion. Dans une première phase ■, la sélection des projets éligibles au financement devrait respecter les dotations nationales dans le cadre du Fonds de cohésion. ***À la fin de la première phase, les ressources transférées au programme qui n'ont pas été attribuées à une infrastructure de transport*** devraient être allouées 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 ■ de novembre 2017<sup>1</sup>, 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 sécurité<sup>2</sup> 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, ***dans l'optique générale d'améliorer la mobilité militaire dans toute l'Union, en tenant compte de l'équilibre géographique et en étudiant les avantages potentiels pour la protection civile.*** Conformément au plan d'action, en 2018, le Conseil a examiné et validé les exigences militaires concernant les infrastructures de transport<sup>3</sup> ■, et en 2019, les services de la Commission ont recensé ■ les parties du réseau transeuropéen de transport adaptées au ***double usage***, 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 précisant les exigences applicables, telles que définies dans le cadre du plan d'action, ***et de toute autre liste indicative de projets prioritaires susceptibles d'être recensés par les États membres conformément au plan d'action sur la mobilité militaire.***
- (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,***

---

<sup>1</sup> JOIN(2017)0041.

<sup>2</sup> JOIN(2018)0005.

<sup>3</sup> ***Besoins militaires pour la mobilité militaire à l'intérieur et à l'extérieur de l'UE (ST 14770/18).***

*insulaires et ultrapériphériques. Plus loin, dans* sa communication «Un partenariat stratégique renouvelé et renforcé avec les régions ultrapériphériques de l'Union européenne»<sup>1</sup>, la Commission souligne les besoins spécifiques des régions ultrapériphériques en matière de transports, *d'énergie et de numérique* et la nécessité pour l'Union d'apporter un financement *approprié* répondant à ces besoins, notamment par l'intermédiaire du programme, *en appliquant des taux de cofinancement jusqu'à un maximum de 70 %*.

- (16) Compte tenu de l'importance des besoins en investissement pour achever le réseau central du RTE-T d'ici 2030 (estimés à 350 milliards d'euros pour la période 2021-2027), le réseau global du RTE-T d'ici 2050, et des investissements dans la décarbonation, la numérisation et les transports urbains (estimés à 700 milliards d'euros 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.
- (17) Le règlement (UE) n° 347/2013 du Parlement européen et du Conseil<sup>2</sup> recense les priorités en matière d'infrastructures énergétiques transeuropéennes à mettre en œuvre pour

---

<sup>1</sup> COM(2017)0623.

<sup>2</sup> Règlement (UE) n° 347/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2013 concernant des orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes, et

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. ***Le principe de «primauté de l'efficacité énergétique» continuera de présider au recensement de projets présentant un intérêt commun conformément au règlement précité, puisqu'il s'agira d'évaluer les projets selon des scénarios de demande d'énergie totalement compatibles avec les objectifs de l'Union en matière d'énergie et de climat.***

- (18) 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 ***et l'élaboration d'un système énergétique intelligent et efficace, comprenant des solutions de stockage et de modulation de la consommation qui contribuent à équilibrer le réseau, traduisent*** 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 2030 et la modification du cadre d'action, ***la garantie de parvenir à une transition sociale équitable et adaptée***, avec des objectifs de décarbonation à long terme ambitieux.
- (20) Des technologies innovantes en matière d'infrastructures, permettant d'évoluer vers des systèmes énergétiques et de mobilité à faibles émissions et améliorant la sécurité des approvisionnements ***en les orientant vers une plus grande indépendance énergétique de l'Union***, 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»<sup>1</sup>, la Commission a souligné que le rôle du secteur de

---

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).

<sup>1</sup> COM(2017)0718.

l'électricité, dans lequel les énergies renouvelables représenteront la moitié de la production d'ici 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 *doit être* axée sur des projets d'interconnexions électriques, de stockage de l'électricité, de réseaux intelligents *et d'investissement dans les infrastructures gazières*. Afin de contribuer aux objectifs de décarbonation de l'Union, *d'intégration du marché intérieur et de sécurité des approvisionnements*, il convient d'accorder aux technologies et projets favorisant le passage à une économie à faible taux d'émissions 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, tel que prévu à l'article 3 de la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil<sup>1</sup>, 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*

---

<sup>1</sup> Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (JO L 328 du 21.12.2018, p. 82).

*seul État membre participant à condition que les critères généraux de la partie IV de l'annexe s'appliquent.*

*(20 ter) Afin d'encourager la coopération transfrontière dans le domaine des énergies renouvelables et la pénétration des projets dans le marché, la Commission devrait faciliter l'élaboration de projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables. Dans le secteur de l'énergie, en l'absence de pénétration suffisante des projets transfrontaliers en matière d'énergies renouvelables dans le marché le budget non utilisé destiné à ces projets devrait être consacré à la réalisation des objectifs fixés pour les réseaux transeuropéens d'énergie à l'article 3, paragraphe 2 ter, pour les actions prévues à l'article 9, paragraphe 3, avant d'envisager toute utilisation éventuelle du mécanisme de financement des énergies renouvelables de l'Union conformément à l'article 7, paragraphe 6.*

*(20 quater) Il est nécessaire de soutenir les projets de réseaux intelligents lorsqu'ils intègrent la génération, la distribution ou la consommation électrique en utilisant un système de gestion en temps réel et en influant sur les flux énergétiques transfrontaliers. Les projets énergétiques devraient mieux refléter le rôle central des réseaux intelligents dans la transition énergétique, et le soutien du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) devrait aider à surmonter les déficits de financement qui entravent actuellement les investissements dans l'utilisation à grande échelle de la technologie des réseaux intelligents.*

*(20 quinquies) Une attention particulière devrait être accordée dans le cadre du soutien de l'Union aux interconnexions énergétiques transfrontalières, y compris celles nécessaires pour atteindre l'objectif d'interconnexion électrique de 10% d'ici 2020 et l'objectif de 30 % d'ici 2030, tels qu'établis par le règlement (UE) 2018/1999<sup>1</sup>. Le déploiement d'interconnexions électriques est vital pour intégrer les marchés, permettre d'augmenter les énergies renouvelables dans le système et tirer profit de*

---

<sup>1</sup> *Règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat, modifiant les règlements (CE) n° 663/2009 et (CE) n° 715/2009 du Parlement européen et du Conseil, les directives 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE et 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil, les directives 2009/119/CE et (UE) 2015/652 du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil (JO L 328 du 21.12.2018, p. 1).*

*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 Conseil<sup>1</sup>.
- (22) La communication «Connectivité pour un marché unique numérique compétitif – Vers une société européenne du gigabit»<sup>2</sup> (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) 2018/1972 **du Parlement européen et du Conseil**<sup>3</sup> 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

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> COM(2016)0587.

<sup>3</sup> **Directive (UE) 2018/1972 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 établissant le code des communications électroniques européen (JO L 321 du 17.12.2018, p. 36).**



facteurs socio-économiques *et qu'il mérite par conséquent qu'on lui consacre de toute urgence une plus grande attention*. 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, *qui visent également à contribuer à l'équilibre entre développement rural et développement urbain*, 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.
- (24) Les établissements scolaires, les universités, les bibliothèques, les administrations locales, provinciales, 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, *y compris dans le milieu rural et les zones faiblement peuplées*. 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 *à des réseaux à très haute capacité, y compris les systèmes 5G et autres systèmes de connectivité de pointe capables de relier* ces acteurs socio-économiques à la connectivité en gigabit, à la connectivité à haut débit, ■ afin de maximiser leurs répercussions positives *dans leurs régions*, 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 la réussite de l'initiative WiFi4EU, le programme devrait continuer à soutenir l'accès à une connectivité locale sans fil, gratuite, *sûre* 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.

(25 bis) *Les infrastructures numériques constituent une base importante pour l'innovation. Pour maximiser son impact, le programme devrait se concentrer sur le financement de l'infrastructure. Les services et applications numériques individuels, tels que ceux qui impliquent diverses technologies des registres distribués ou l'intelligence artificielle, devraient donc être exclus du champ d'application du programme et, le cas échéant, relever d'autres instruments tels que le programme pour une Europe numérique. Il est également important de maximiser les synergies entre les différents programmes.*

(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.

## I

- (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 ***meilleure*** technologie ***disponible et*** la mieux adaptée au projet concerné, ***qui propose*** 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 financement mixte devrait contribuer à attirer les investissements privés et à impulser un effet de levier favorisant la contribution globale du secteur public conformément aux objectifs du programme InvestEU.*** Le programme devrait dès lors continuer à ***soutenir les actions*** permettant de combiner des subventions de l'UE et d'autres sources de financement. ***Dans le secteur des transports, les opérations de financement mixte ne dépassent pas 10 % des enveloppes y afférentes à l'article 4, paragraphe 2, point a) i).***
- (31 bis) ***Dans le secteur des transports, les opérations de financement mixte peuvent être utilisées pour des projets visant une mobilité intelligente, interopérable, durable, inclusive, accessible, sûre et sécurisée, tel que prévu à l'article 9, paragraphe 2, point b).***
- (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 ***stimuler l'investissement en remédiant*** 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 financière<sup>1</sup>, pour le Parlement européen et le Conseil au cours de la procédure budgétaire annuelle].
- (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

---

<sup>1</sup> JO C 373 du 20.12.2013, p. 1.

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 traité FUE 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. ***La sélection des opérations et leur financement ne devraient respecter que les conditions établies dans le présent règlement et dans le règlement financier. Sans déroger au règlement financier, les programmes de travail peuvent prévoir des procédures simplifiées.***
- (39 bis) ***Conformément au règlement financier, les critères de sélection et d'attribution sont définis dans les programmes de travail. Dans le secteur des transports, la qualité et la pertinence d'un projet devraient être évaluées moyennant également la prise en considération de son incidence escomptée sur la connectivité de l'Union européenne, de son respect des exigences en matière d'accessibilité et de sa stratégie concernant les futurs besoins d'entretien.***
- (40) Conformément au règlement financier, au règlement (UE, Euratom) n° 883/2013 du Parlement européen et du Conseil<sup>1</sup>, au règlement (CE, Euratom) n° 2988/95 du Conseil<sup>2</sup>, au règlement (Euratom, CE) n° 2185/96 du Conseil<sup>3</sup> et au règlement (UE) 2017/193 du Conseil<sup>4</sup>, les intérêts financiers de l'Union doivent être protégés au moyen de mesures proportionnées, notamment par la prévention, la détection et la correction des

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> 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).

<sup>4</sup> 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).

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 Conseil<sup>1</sup>. 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.

- (41) En vertu de [référence à actualiser en fonction de la nouvelle décision sur les PTOM: article 94 de la décision 2013/755/UE du Conseil<sup>2</sup>], les personnes et les entités établies dans des pays et territoires d'outre-mer remplissent les conditions pour bénéficier d'un financement, sous réserve des règles et des objectifs relatifs à ce programme ainsi que des dispositions susceptibles de s'appliquer à l'État membre dont relève le PTOM en question.
- (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»<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> JO L 344 du 19.12.2013, p. 1.

<sup>3</sup> COM(2018)0065.



- (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.***
- (43 bis) ***Dans sa communication du 3 octobre 2017 intitulée «Faire des marchés publics un outil efficace au service de l'Europe»<sup>1</sup>, la Commission indique que l'Union est le marché le plus ouvert au monde en ce qui concerne les marchés publics, mais que l'accès de nos entreprises à d'autres pays n'est pas toujours réciproque. Les bénéficiaires du MIE devraient donc tirer pleinement parti des possibilités en matière de passation de marchés stratégiques offertes par la directive 2014/25/UE.***
- (44) Conformément aux ***points*** 22 et 23 de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016<sup>2</sup>, il est nécessaire d'évaluer le présent programme en s'appuyant sur des informations recueillies dans le respect d'exigences spécifiques de suivi, ***notamment de surveillance climatique***, 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, ***ainsi que d'apporter les modifications nécessaires, le cas échéant.***
- (45) Des mesures ***transparentes, comptables et*** adéquates de suivi et d'établissement de rapports incluant des indicateurs ***mesurables*** devraient être mises en œuvre afin

---

<sup>1</sup> ***Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, Faire des marchés publics un outil efficace au service de l'Europe (COM(2017)0572).***

<sup>2</sup> Accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 entre le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne et la Commission européenne «Mieux légiférer» (JO L 123 du 12.5.2016, p. 1).

d'évaluer l'état d'avancement du programme au regard des objectifs généraux et spécifiques établis par le présent règlement, d'en rendre compte ***et de promouvoir les réalisations du programme***. Ce système de déclaration de performance devrait garantir que les données servant au suivi de la mise en œuvre et des résultats du programme ***permettent une analyse approfondie des progrès réalisés et des difficultés rencontrées, et que ces données et résultats*** sont recueillis de manière efficiente, efficace et rapide. 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.

***(45 bis) Le programme devrait être exécuté au moyen de programmes de travail. La Commission devrait adopter, au plus tard le 21 décembre 2020, les premiers programmes de travail pluriannuels comprenant un calendrier des appels à propositions pour les trois premières années du programme, leur sujet et un budget indicatif, ainsi que le cadre envisagé pour l'ensemble de la période du 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 compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil<sup>1</sup>.
- (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 assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (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 Conseil<sup>2</sup> 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:

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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 ***pour tous les modes de transport*** au sens de l'article 2, paragraphe 1, de la directive 2014/94/UE;
- c bis) «bénéficiaire», une entité dotée de la personnalité juridique et avec laquelle une convention de subvention a été signée;***
- 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 ***et/ou des garanties budgétaires*** 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 des États membres ou entre un État membre et un pays tiers;***
- g ter) «liaison manquante», un tronçon manquant du réseau RTE-T qui recouvre tous les modes de transport ou un tronçon de transport reliant les réseaux central ou global aux corridors RTE-T, qui entrave la continuité du réseau RTE-T ou comprend un ou plusieurs goulets d'étranglement qui entravent la continuité du réseau RTE-T;***
- g quater) «infrastructure à double usage», une infrastructure de réseau de transport qui répond aux besoins tant sur le plan militaire que sur le plan civil;***
- 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 plusieurs*** pays tiers, définis aux articles 8, 9, 11 ***et 13*** de la directive ***(UE) 2018/2001*** 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;
- h bis) «principe de primauté de l'efficacité énergétique», ce principe tel que défini à l'article 2, paragraphe 18, du règlement (UE) 2018/1999.***
- 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;
- 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 ou ferroviaire, **ou une voie 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, des services de mobilité intelligente similaires sur les réseaux ferrés **ou la connectivité numérique sur les voies de navigation intérieures**;
- 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 **ou dans leur zone d'influence**;
- 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) 2018/172;

- 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 **construire, de** développer, de moderniser **et d'achever** 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, **en renforçant la compétitivité européenne, la croissance intelligente, durable et inclusive, la cohésion sociale et économique, l'intégration dans le marché unique et l'accès à ce dernier,** et en mettant l'accent sur les synergies entre les secteurs **des transports, de l'énergie et du numérique.**
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, efficaces **et multimodaux** favorisant une mobilité intelligente, **interopérable,** durable, inclusive, **accessible** et répondant aux impératifs de sécurité et de sûreté;
    - ii) adapter des **parties du** réseau **transeuropéen de transport au double usage de l'infrastructure de transport afin d'améliorer** la mobilité **aussi bien civile que** militaire;
  - b) Dans le secteur de l'énergie, contribuer au développement de projets d'intérêt commun relatifs au renforcement de l'intégration **d'un** marché intérieur de l'énergie **efficace et compétitif,** de l'interopérabilité transfrontalière et intersectorielle des réseaux, favoriser la décarbonation **de l'économie, promouvoir** l'efficacité énergétique, garantir la sécurité de l'approvisionnement et faciliter la coopération transfrontière dans le domaine **de l'énergie, y compris les énergies renouvelables;**

- c) Dans le secteur du numérique, *favoriser le développement de projets d'intérêt commun relatifs* au déploiement de réseaux numériques *sûrs et sans risque*, à très haute capacité et des systèmes 5G, au renforcement de la résilience et des capacités des réseaux numériques dorsaux dans les territoires de l'UE en les reliant aux territoires voisins, 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 **43 850 768 000 EUR en prix constants (XXX EUR en prix courants)**.
2. La répartition de cette enveloppe est la suivante:
  - a) **33 513 524 0000 EUR en prix constants (XXX EUR en prix courants)** pour les objectifs spécifiques visés à l'article 3, paragraphe 2, point a), dont:
    - i) **17 746 000 000 EUR en prix constants (XXX EUR en prix courants)** du pôle d'activités Investissements stratégiques européens;
    - ii) **10 000 000 000 EUR en prix constants** (11 285 493 000 EUR *en prix courants*) 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) **5 767 524 000 EUR en prix constants** (6 500 000 000 EUR *en prix courants*) du pôle d'activités Défense pour l'objectif spécifique visé à l'article 3, paragraphe 2, point a) ii);
  - b) au moins **8 650 000 000 EUR** pour les objectifs spécifiques visés à l'article 3, paragraphe 2, point b), *dont 15 %, sous réserve de la réponse des marchés, pour les projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables. Si le seuil des 15 % est atteint, la Commission augmente ce montant jusqu'à un maximum de 20 %;*
  - c) **2 662 000 000 EUR en prix constants** (3 000 000 000 *en prix courants*) pour les objectifs spécifiques visés à l'article 3, paragraphe 2, point c).



3. La Commission ne s'écarter 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, ***en particulier pour prodiguer des conseils aux promoteurs de projets sur les possibilités de financement, afin de les aider dans la structuration de leur financement de projet.***
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 1er 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, ***jusqu'au 31 décembre 2022***, la sélection des projets éligibles au financement est menée dans le respect des dotations nationales dans le cadre du Fonds de cohésion. À compter du 1<sup>er</sup> janvier ***2023***, les ressources transférées au titre du programme et non engagées dans un projet d'infrastructure de transport, sont mises à la disposition, ***dans des conditions de concurrence***, 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.

***9 bis. Sans préjudice de l'article 4, paragraphe 9, dans le secteur numérique, les ressources allouées aux États membres dans le cadre de la gestion partagée peuvent, à leur demande, être transférées au programme, y compris pour compléter les subventions des actions éligibles au titre de l'article 9, paragraphe 4, à concurrence de 100 % du total des coûts éligibles lorsque cela est possible, sans préjudice du principe de cofinancement établi à l'article 190 du règlement financier et des règles relatives aux aides d'État. Ces ressources sont utilisées exclusivement au profit de l'État membre concerné.***

## *Article 5*

### *Pays tiers associés 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 de l'Union de veiller à la bonne gestion financière et de protéger ses intérêts financiers;
- ***garantisse la réciprocité de l'accès à des programmes similaires dans le pays tiers, en particulier les marchés publics.***

2. 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, dans les conditions prévues dans les programmes de travail visés à l'article 19 ***et conformément aux dispositions énoncées à l'article 8 du règlement (UE) n° 1315/2013.***

## *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 des organismes mentionnés à l'article [62, paragraphe 1, point c)] du règlement financier.
2. Le programme peut apporter un financement sous ***la forme de subventions et de marchés, tel que*** prévu dans le règlement financier. Il peut ***également*** contribuer aux opérations de financement mixte conformément au règlement InvestEU et au titre X du règlement financier. ***Dans le secteur des transports, la contribution de l'Union aux opérations de financement mixte n'excède pas 10 % du montant budgétaire visé à l'article 4, paragraphe 2, point a) i). Dans le secteur des transports, les opérations de financement mixte peuvent être utilisées pour des projets visant une mobilité intelligente, interopérable, durable, inclusive, accessible, sûre et sécurisée, tel que prévu à l'article 9, paragraphe 2, point b).***

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 ***contribuent à la décarbonisation, à l'achèvement du marché intérieur de l'énergie et à l'amélioration de la sécurité de l'approvisionnement.*** Ces projets sont inclus dans un accord de coopération ou tout autre type d'accord entre ***au moins deux*** États membres ou entre ***au moins un État membre*** et ***un ou plusieurs*** pays tiers visés aux articles 8, 9, 11 ***ou 13*** de la directive (UE) ***2018/2001***. Ces projets sont définis conformément aux critères ***généraux*** et ***au processus*** visés à l'annexe, partie IV, ***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, ***sans préjudice des critères d'attribution fixés à l'article 13,*** les critères et le processus de sélection ***spécifiques*** des projets et publie les méthodologies applicables à l'évaluation de la conformité des projets aux critères généraux et à ***la fourniture de*** l'analyse coûts-avantages 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 ***est obligatoire pour tous les projets financés, est réalisée de manière transparente, globale et complète et*** apporte des éléments prouvant l'existence

d'importantes économies de coûts et/ou d'avantages en termes d'intégration des systèmes, ***de durabilité environnementale***, 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, n'excède pas le montant nécessaire pour garantir la réalisation du projet ou sa viabilité commerciale ***et respecte les dispositions de l'article 14, paragraphe 3.***

6. ***Le programme prévoit la possibilité d'un financement coordonné à l'aide du cadre favorable au déploiement des énergies renouvelables visé à l'article 3, paragraphe 5, de la directive (UE) 2018/2001 et du cofinancement au titre du mécanisme de financement des énergies renouvelables de l'Union visé à l'article 33 du règlement (UE) 2018/1999.***

***La Commission évalue régulièrement l'utilisation des fonds au regard du montant de référence visé à l'article 4, paragraphe 2, point b), pour les projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables. À l'issue de cette évaluation, en l'absence de pénétration suffisante des projets transfrontaliers en matière d'énergies renouvelables dans le marché, le budget non utilisé destiné à ces projets est consacré à la réalisation des objectifs fixés pour les réseaux transeuropéens d'énergie à l'article 3, paragraphe 2, point b), pour les actions prévues à l'article 9, paragraphe 3, et également à partir de 2024, peut être utilisé pour cofinancer le mécanisme de financement des énergies renouvelables de l'Union établi en vertu du règlement (UE) 2018/1999.***

***La Commission établit, par voie d'acte d'exécution, des règles spécifiques en matière de cofinancement entre les parties relatives aux projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables au titre du MIE, ainsi que le mécanisme de financement établi en vertu de l'article 33 du règlement (UE) 2018/1999. La procédure d'examen visée à l'article 22 s'applique.***

## 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 ***sont les projets devant apporter une contribution importante à la réalisation des objectifs stratégiques de l'Union en matière de connectivité et/ou fournir l'infrastructure de réseau facilitant la transformation numérique de l'économie et de la société ainsi que le marché unique numérique européen.***

***1 bis. Les projets d'intérêt commun dans le domaine des infrastructures de connectivité numérique répondent aux critères suivants:***

- a) ***ils contribuent à la réalisation de l'objectif spécifique visé à l'article 3, paragraphe 2, point c);***
  - b) ***ils déploient la meilleure technologie disponible et la mieux adaptée au projet spécifique, qui offre le meilleur équilibre du point de vue de la capacité de flux de données, de la sécurité de la transmission, de la résilience des réseaux, de la cybersécurité et de la rentabilité;***
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 l'accès à ces derniers, y compris la 5G et d'autres systèmes de connectivité de pointe, conformément aux objectifs stratégiques de connectivité de l'Union, dans les territoires où se trouvent les*** acteurs socio-économiques, sont hiérarchisées en prenant en compte **■ leurs besoins en matière de connectivité ■** et ***la couverture territoriale supplémentaire engendrée, y compris les ménages,*** conformément à la partie V de l'annexe; ***Des déploiements spécifiques vers des acteurs socio-économiques peuvent être soutenus, sauf s'ils sont 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) les actions contribuant au déploiement de **corridors 5G** le long des principaux axes de transport , notamment les réseaux transeuropéens de transport, **sont prioritaires afin de garantir une couverture** le long des principaux axes de transport permettant la fourniture ininterrompue de services numériques opérant en synergie, **en tenant compte de sa pertinence socio-économique par rapport à toute solution technologique déjà en place, en suivant une approche tournée vers l'avenir**; 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 la modernisation considérable** 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 **très élevée de ces** réseaux de communications électroniques ;
- 
- 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;

## CHAPITRE II ÉLIGIBILITÉ

### *Article 9* *Actions éligibles*

1. Seules les actions qui contribuent à la réalisation des objectifs visés à l'article 3, **et qui tiennent compte des engagements à long terme en matière de décarbonation**, 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. **Les études ne peuvent bénéficier d'un**

*financement que lorsqu'elles concernent des projets éligibles au titre du présent programme.*

2. Dans le secteur des transports, *seules* les actions suivantes peuvent bénéficier d'une aide financière de l'Union au titre du présent règlement:

a) les actions relatives à des réseaux efficaces, interconnectés, *interopérables 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 chaînons transfrontaliers et les liaisons manquantes, tels qu'énumérés dans la partie IV de l'annexe du présent règlement, ainsi que* les nœuds urbains, *les plateformes logistiques multimodales*, les ports maritimes, les ports intérieurs, les terminaux rail-route *et les connexions aux aéroports* 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 *relatives aux* liaisons transfrontalières du réseau global conformément au chapitre II du règlement (UE) n° 1315/2013, *telles qu'énumérées dans la partie III, section 2, de l'annexe du présent règlement, les actions visées dans la partie III, section 3, de l'annexe du présent règlement, les actions relatives aux études pour le développement du réseau global et les actions relatives aux ports maritimes et intérieurs du réseau global conformément au chapitre II du règlement (UE) n° 1315/2013;*

*ii bis) les actions en faveur du rétablissement des connexions ferroviaires transfrontalières régionales manquantes sur le RTE-T qui ont été abandonnées ou démantelées;*

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, les terminaux rail-route, ***les connexions aux aéroports et les plateformes logistiques multimodales*** 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;
- b) les actions relatives à la mobilité intelligente, ***interopérable***, durable, ***multimodale***, inclusive, ***accessible*** 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, ***mettant l'accent sur le transport maritime transfrontalier à courte distance***;
- 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 intérieures: les SIF,***
  - ***pour le transport routier: les STI;***
  - ***pour le transport maritime: les VTMS 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 ***durables*** de fret 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***;

- 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 , les infrastructures de carburants alternatifs ***pour tous les modes de transport***, 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, notamment en ce qui concerne la promotion d'une augmentation du trafic de fret ferroviaire, y compris les installations automatiques de rupture de charge;***
  - v bis) les actions d'élimination des obstacles à l'interopérabilité, ***notamment dans les nœuds urbains tels que définis à l'article 30 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, en particulier au changement climatique et aux catastrophes naturelles, ***ainsi que la résilience aux menaces en matière de cybersécurité;***
  - viii) les actions améliorant l'accessibilité des infrastructures de transport pour tous les ***modes de transport et tous les utilisateurs, en particulier les utilisateurs à mobilité réduite***, conformément à l'article 37 du règlement (UE) n° 1315/2013;
  - ix) ***les actions améliorant l'accessibilité et la disponibilité des infrastructures de transport à des fins de sécurité et de protection civile et les actions visant à adapter les infrastructures de transport à des fins de contrôles aux frontières extérieures de l'Union, dans le but de faciliter les flux de trafic.***
- c) dans le cadre de l'objectif spécifique visé à l'article 3, paragraphe 2, point a) ii), ***et conformément à l'article 11 bis, les actions ou les activités spécifiques au sein d'une action, en soutien à différentes parties, neuves ou existantes, du réseau de transport transeuropéen adapté au transport militaire, afin de l'adapter aux exigences d'un double usage de l'infrastructure.***

3. Dans le secteur de l'énergie, *seules* 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, *seules* 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, notamment des systèmes 5G, capables de fournir* une connectivité gigabit, et à l'accès à ceux-ci, *dans des territoires où se trouvent* les acteurs socio-économiques;
  - 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 *d'une modernisation nouvelle ou importante* des réseaux dorsaux *existants*, y compris par câbles sous-marins, *dans les États membres, entre les États membres* et entre l'Union et des pays tiers;
  - 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 *entre les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique*

1. Les actions contribuant ***simultanément*** 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 ***ainsi que d'un taux de cofinancement plus élevé, conformément à l'article 14***. Ces actions sont mises en œuvre par l'intermédiaire de programmes de travail 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 ***synergétiques en lien avec tout autre secteur, 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 ***synergétiques*** n'excède pas 20 % des coûts totaux éligibles de l'action; et
  - b) ces éléments ***synergétiques*** relèvent du secteur des transports, de l'énergie ou du numérique; et
  - c) ces éléments ***synergétiques*** 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, ***y compris les entreprises communes***, 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 *dans le domaine du transport, de l'énergie ou du numérique*, 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, *y compris des autorités régionales ou locales*, sont éligibles. *Si un État membre n'est pas d'accord avec la proposition, il en fait part.*

*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 particulières d'éligibilité concernant les actions relatives à l'adaptation des réseaux RTE-T au double usage civil et militaire*

1. *Les actions contribuant à l'adaptation des réseaux centraux ou globaux du RTE-T tels que définis par le règlement (CE) n° 1315/2013, en vue de permettre un double usage des infrastructures, civil et militaire, sont soumises aux exigences supplémentaires suivantes en matière d'éligibilité:*
- 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 portent sur les tronçons ou les nœuds identifiés par les États membres dans les annexes des «besoins militaires pour la mobilité militaire à l'intérieur et à l'extérieur de l'UE» adoptés par le Conseil le 20 novembre 2018,<sup>1</sup> ou dans toute liste adoptée ultérieurement, ou toute autre liste indicative de projets prioritaires susceptibles d'être recensés par les États membres conformément au plan d'action sur la mobilité militaire;*
- c) *les actions portent à la fois sur la mise à niveau des composants d'infrastructure existants ou sur la construction de nouveaux composants d'infrastructure en tenant compte des exigences en matière d'infrastructure visées au paragraphe 2;*
- d) *les actions mettant en œuvre un niveau d'exigence en matière 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 visé à l'article 4, paragraphe 2, point a) iii).*

2. *La Commission adopte un acte d'exécution précisant, le cas échéant, les exigences en matière d'infrastructure applicables à certaines catégories d'actions en matière d'infrastructure à double usage et la procédure d'évaluation des actions liées aux actions en matière d'infrastructure à double usage civil et militaire.*

*À la suite de l'évaluation intermédiaire du programme, prévue à l'article 21, paragraphe 2, la Commission peut proposer à l'autorité budgétaire de transférer les montants qui n'ont pas été engagés de l'article 4, paragraphe 2, point a) iii) à l'article 4, paragraphe 2, point a) i).*

---

<sup>1</sup> *ST 13674/18.*

## 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 ***transparent***s 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 ***uniquement***:
  - a) les incidences économiques, sociales et environnementales, ***dont l'impact sur le climat (cycle de vie des projets, avantages et coûts), la solidité, l'exhaustivité et la transparence de l'analyse***;
  - b) l'innovation, ***la numérisation***, la sécurité, l'interopérabilité et l'accessibilité, ***notamment les personnes à mobilité réduite***;
  - c) la dimension transfrontalière, ***l'intégration des réseaux et l'accessibilité territoriale, y compris pour les régions ultrapériphériques et les îles***;
  - c bis) la valeur ajoutée européenne***;
  - 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;
  - e bis) la solidité de la stratégie de maintenance proposée pour le projet achevé***;
  - 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 *qui peuvent résulter d’une* viabilité commerciale insuffisante, *de coûts initiaux élevés* ou de l’absence de financement par le marché;

*h bis) la possibilité d’un double usage dans le contexte de la mobilité militaire;*

- i) la compatibilité avec l’Union et les plans nationaux en matière d’énergie et de climat, *notamment avec le principe de «primauté de l’efficacité énergétique»;*

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. *Elle évalue également si la mise en œuvre des actions financées par le MIE risque de perturber les flux de marchandises ou de passagers sur le tronçon concerné par le projet et si ces risques ont été atténués.*
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 voies navigables intérieures, l'interopérabilité ferroviaire***, des actions en soutien aux nouvelles technologies et à l'innovation, des actions en soutien à l'amélioration de la sécurité des infrastructures, ***des actions visant à adapter les infrastructures de transport à des fins de contrôle des frontières extérieures de l'Union***, conformément à la législation applicable de l'Union. Pour les actions visant les régions ultrapériphériques, ***les taux de cofinancement n'excèdent pas 70 %***;
  - 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. ***En outre, le taux de cofinancement applicable aux projets réalisés par des structures de gestion intégrée, y compris des entreprises communes, peut être majoré de 5 %, conformément à l'article 11, paragraphe 2, point a).***

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. ***Pour les travaux dans les régions ultrapériphériques, les taux de cofinancement n'excèdent pas 70 %;***
- 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. ***Pour les travaux dans les régions ultrapériphériques, les taux de cofinancement n'excèdent pas 70 %.*** 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 visées à l'article 10, ***paragraphe 1***, correspond au taux de cofinancement maximum le plus élevé applicable aux secteurs concernés. ***En outre, le taux de cofinancement applicable à ces actions peut être majoré de 10 %.***

#### *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, ***sauf dans les cas dûment justifiés***, 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.***

***3 bis. Les crédits d'engagement disponibles résultant de l'application du paragraphe 1 ou du paragraphe 2 sont répartis entre les autres programmes de travail proposés au titre de l'enveloppe financière correspondante au sens de l'article 4, paragraphe 2.***

#### *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. ***La mise en œuvre respecte les règles définies dans l'article 62 du règlement financier.*** 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 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), ***sans autre évaluation, et*** 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. ■

***1 bis. En vue de garantir la transparence et la prévisibilité et d'améliorer la qualité des projets, la Commission adopte, au plus tard le 31 décembre 2020, les premiers programmes de travail pluriannuels comprenant le calendrier des appels à propositions pour les trois premières années du programme, leurs sujets et un budget indicatif, ainsi que le cadre envisagé pour l'ensemble de la période du programme.***

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.
  3. *Dans le secteur de l'énergie, une attention particulière est accordée aux projets d'intérêt commun et aux actions y relatives 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 % d'ici 2020 et 15 % d'ici 2030 et les projets contribuant à la synchronisation des réseaux d'électricité avec les réseaux de l'Union.*
- 3 bis. *Conformément à l'article 200, paragraphe 2, du règlement (UE, Euratom) 2018/1046, l'ordonnateur compétent peut, le cas échéant, organiser la procédure de sélection en deux étapes comme suit:*
- a) *les demandeurs soumettent un dossier simplifié rassemblant des informations relativement synthétiques de manière à pouvoir présélectionner les projets sur la base d'une série limitée de critères;*
  - b) *les demandeurs présélectionnés à la première étape soumettent un dossier complet suivant la clôture de la première étape.*

#### *Article 19 bis*

##### *Octroi du concours financier de l'Union*

1. *À la suite de chaque appel à propositions 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, par voie d'acte d'exécution, 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. *Lors de la mise en œuvre des conventions de subvention, la Commission informe les bénéficiaires et les États membres concernés des modifications apportées aux montants des subventions et des montants définitifs versés.*
3. *Les bénéficiaires présentent des rapports tels que définis dans les conventions de subvention respectives sans l'approbation préalable des États membres. La Commission*

*donne aux États membres l'accès aux rapports relatifs aux actions menées sur leur territoire.*

## *Article 20*

### *Suivi et rapports*

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 adaptées **à une analyse approfondie des progrès réalisés, y compris à une surveillance climatique**, et sont recueillies 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.

**3 bis. La Commission améliore le site internet dédié en vue de publier en temps réel une carte sur laquelle figurent les projets en cours d'exécution accompagnés des informations pertinentes (évaluations des incidences, valeur, bénéficiaire, entité chargée de la mise en œuvre, état des lieux) et présente tous les deux ans des rapports sur les progrès accomplis. Ces états des lieux mentionnent la mise en œuvre du programme conformément aux objectifs généraux et sectoriels de celui-ci énoncés à l'article 3, précisant si les différents secteurs sont sur la bonne voie, si l'engagement budgétaire total est cohérent avec le montant total du financement, si les projets en cours ont atteint un degré suffisant d'exhaustivité et s'ils sont toujours réalisables et utiles.**

## *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***;
  - 
  - 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 traité FUE, le pouvoir d'adopter des actes délégués est conféré à la Commission conformément à l'article 24 du présent règlement pour:***

- a) modifier la partie III de l'annexe relative à la définition des corridors du réseau central de transport et les tronçons présélectionnés du réseau global;***
- b) 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 ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «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.

**2 bis. *La transparence et la consultation du public sont assurées conformément à la législation de l'Union et à la législation nationale applicables.***

## *Article 26*

### *Protection des intérêts financiers de l'Union européenne*

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.

***La Commission évalue l'efficacité et la cohérence stratégique du règlement (UE) n° 347/2013 et présente au Parlement européen et au Conseil, au plus tard le 31 décembre 2020, une évaluation comprenant les résultats de cet examen. Dans cette évaluation, la Commission examine, entre autres, les objectifs de l'Union en matière d'énergie et de climat à l'horizon 2030, l'engagement à long terme de l'Union en matière de décarbonation et le principe de primauté de l'efficacité énergétique. Cette évaluation est accompagnée, le cas échéant, d'une proposition législative en vue de réviser le présent règlement.***

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 1<sup>er</sup> janvier 2021.

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

Fait à ..., le

*Par le Parlement européen*

*Par le Conseil*

*Le président*

*Le président*

## 1. ANNEXE

### 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 mentionnés ci-après.

| Secteurs   | Objectifs spécifiques                                                                                                                                                                                                          | Indicateurs                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Transports | Réseaux efficaces, interconnectés <i>et multimodaux</i> , et infrastructures pour une mobilité intelligente, <i>interopérable</i> , durable, inclusive, <i>accessible</i> 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, <i>aux connexions ferroviaires transfrontalières régionales, aux plateformes multimodales</i> , aux ports maritimes, aux ports intérieurs, <i>aux connexions aux aéroports</i> et aux terminaux rail-route des réseaux central <i>et global</i> du RTE-T) |
|            |                                                                                                                                                                                                                                | Nombre d'actions soutenues par le MIE contribuant à la numérisation du secteur des transports, <i>notamment grâce au déploiement d'ERMTS, des SIF, du STI, des VTMS/services maritimes électroniques et de SESAR</i>                                                                                                                                                                                         |
|            |                                                                                                                                                                                                                                | 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                                                                                                                               |
|  |                                                                                       | <i>Nombre d'actions soutenues par le MIE contribuant à l'accessibilité des transports pour les personnes à mobilité réduite</i>          |
|  |                                                                                       | <i>Nombre d'actions soutenues par le MIE contribuant à la réduction des nuisances sonores causées par le fret ferroviaire</i>            |
|  | <i>Adaptation à une infrastructure de transport à double usage civil et militaire</i> | Nombre de composants d'infrastructures de transport adaptés pour répondre aux exigences du <i>double</i> usage <i>civil</i> et militaire |

|           |                                                                                                                |                                                                                                                                                                           |
|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Énergie   | <b>Contribution</b> 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 | Contribution au déploiement d'infrastructures de connectivité numérique dans l'ensemble de l'Union européenne. | Nouvelles connexions à des réseaux à très haute capacité pour les moteurs socio-économiques et connexions de très haute qualité pour les communautés locales              |
|           |                                                                                                                | 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<br>contribuant à la numérisation des secteurs de<br>l'énergie et des transports |



## PARTIE II – POURCENTAGES INDICATIFS POUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Les ressources budgétaires visées à l'article 4, paragraphe 2, point 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 sécurité et de sûreté».

*Les ressources budgétaires visées à l'article 4, paragraphe 2, point 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 sécurité et de sûreté».*

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 TRONÇONS ET LIAISONS TRANSFRONTALIÈRES SUR LE RÉSEAU GLOBAL

## 1. Corridors du réseau central et liste indicative des liaisons transfrontalières préalablement identifiées 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 – <b>Toulouse</b>/Tours – Paris – Le Havre/Metz – Mannheim/Strasbourg</p> <p><b>Shannon Foynes/Dublin/Cork</b> — Saint-Nazaire — Nantes — Tours — <b>Dijon</b></p> |                              |
| <b>Liaisons</b> transfrontalières       | Evora – Merida                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Transport ferroviaire        |
|                                         | Vitoria-Gasteiz – San Sebastián – Bayonne – Bordeaux                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                              |
|                                         | Aveiro – Salamanca                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                              |
|                                         | Douro (Via Navegável do Douro)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Voies navigables             |
| <b>Liaisons manquantes</b>              | <b>Lignes interopérables dans la péninsule ibérique, qui ne correspondent pas au gabarit UIC</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | <b>Transport ferroviaire</b> |

| Corridor du réseau central «Baltique – Adriatique» |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                       |
|----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| Tracé                                              | <p>Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków</p> <p>Gdańsk – Varsovie – Katowice/<b>Kraków</b></p> <p>Katowice – Ostrava – Brno – Wien</p> <p>Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava</p> <p>Katowice — <b>Bielsko-Biala</b> — 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> |                       |
| Tronçons transfrontaliers<br><br><b>Liaisons</b>   | <p>Katowice/Opole – Ostrava – Brno</p> <p>Katowice – Žilina</p> <p>Bratislava – Wien</p> <p>Graz – Maribor</p> <p><b>Venezia</b> – Trieste – Divaca – <b>Ljubljana</b></p>                                                                                                                                                                                                                                                     | Transport ferroviaire |
|                                                    | <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>                                                                                                                                                                                                                                                                            | Transport ferroviaire |

| Corridor du réseau central «Méditerranée» |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                       |
|-------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| Tracé                                     | <p>Algeciras – Bobadilla –Madrid – Zaragoza – Tarragona</p> <p><b><i>Madrid – Valencia – Sagunto – Teruel – Zaragoza</i></b></p> <p>Sevilla – Bobadilla – Murcia</p> <p>Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona/Palma de Mallorca – Barcelona</p> <p>Tarragona – Barcelona – Perpignan – <b><i>Narbonne - Toulouse</i></b>/Marseille –<br/>Genova/Lyon – <b><i>La Spezia</i></b>/Torino – Novara – Milano – Bologna/Verona –<br/>Padova – Venezia – Ravenna/Trieste/Koper – Ljubljana – Budapest</p> <p>Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapest – Frontière UA</p> |                       |
| <b><i>Liaisons</i></b> transfrontalières  | <b><i>Barcelona – Perpignan</i></b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Transport ferroviaire |
|                                           | Lyon – Torino: tunnel de base et voies d'accès                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                       |
|                                           | Nice – Ventimiglia                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                       |
|                                           | <b><i>Venezia – Trieste – Divača – Ljubljana</i></b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                       |
|                                           | Ljubljana – Zagreb                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                       |
|                                           | Zagreb – Budapest                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                       |
|                                           | Budapest – Miskolc – Frontière UA                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                       |
|                                           | Lendava – Letenye                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Route                 |
|                                           | Vásárosnamény – Frontière UA                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                       |
| Liaisons manquantes                       | <b><i>Almería – Murcia</i></b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Transport ferroviaire |
|                                           | <b><i>Lignes interopérables dans la péninsule ibérique, qui ne correspondent pas au gabarit UIC</i></b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                       |
|                                           | Perpignan – Montpellier                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                       |

|  |                                                                         |                  |
|--|-------------------------------------------------------------------------|------------------|
|  | Koper – Divača                                                          |                  |
|  | Rijeka – Zagreb                                                         |                  |
|  | Milano – Cremona – Mantova – Porto<br>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><b>Frontière UA – Rzeszów</b> – 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/<b>Osnabrück</b> – Köln – Antwerpen</p> |                       |
| <b>Liaisons</b> transfrontalières                   | Tallinn – Rīga – Kaunas – Warszawa: axe Rail Baltica, nouvelle ligne entièrement interopérable au gabarit UIC                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Transport ferroviaire |
|                                                     | Świnoujście/Szczecin – Berlin                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Rail/Voies navigables |
|                                                     | Corridor Via Baltica EE-LV-LT-PL                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Route                 |
| Liaisons manquantes                                 | Kaunas – Vilnius: <b>partie de l'axe Rail Baltica, nouvelle ligne entièrement</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Transport ferroviaire |

|                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                       |
|---------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
|                                                         | <i>interopérable au gabarit UIC</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                       |
|                                                         | Warszawa/Idzikowice –<br>Poznań/Wrocław, y compris<br>connexions à la plateforme de transport<br>centrale prévue                                                                                                                                                                                                                                 |                       |
|                                                         | Canal de Kiel                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Voies navigables      |
|                                                         | Berlin – Magdeburg – Hannover;<br>Mittellandkanal; canaux ouest-<br>allemands                                                                                                                                                                                                                                                                    |                       |
|                                                         | Rhin, Waal                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                       |
|                                                         | Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                       |
| Corridor du réseau central «Mer du Nord – Méditerranée» |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                       |
| Tracé                                                   | <i>Frontière Royaume-Uni</i> – Belfast – Dublin – Shannon Foynes/Cork<br><br><i>Shannon Foynes/Dublin/Cork – Le Havre/Calais/</i><br><br><i>Dunkerque/Zeebrugge/Terneuzen/ Gent/</i><br><br><i>Antwerpen/Rotterdam/Amsterdam</i><br><br>                      |                       |
|                                                         | <i>Frontière Royaume-Uni</i> – Lille – Brussel/Bruxelles<br><br>Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brussel/Bruxelles – Luxembourg<br><br>Luxembourg – Metz – Dijon – Macon – Lyon – Marseille<br><br>Luxembourg – Metz – Strasbourg – Basel<br><br>Antwerpen/Zeebrugge – Gent – <i>Calais</i> /Dunkerque/Lille – Paris– <i>Rouen – Le Havre</i> |                       |
| <i>Liaisons</i> transfrontalières                       | Brussel/Bruxelles – Luxembourg –                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Transport ferroviaire |

|                     |                                                                                                   |                  |
|---------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
|                     | Strasbourg                                                                                        | Voies navigables |
|                     | Terneuzen – Gent                                                                                  |                  |
|                     | 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<br><br>■                                     | Voies navigables |



| 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 – Mělník/Praha – Lysá nad Labem/Poříčany – Kolín</p> <p>Kolín – Pardubice – Brno – Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Craiova – Calafat – Vidin – Sofia</p> <p><b>Sofia – frontière RS/frontière Macédoine du Nord</b></p> <p>Sofia – Plovdiv – Burgas/<b>Frontière TR</b></p> <p>■ Frontière TR – Alexandroupoli – Kavala – Thessaloniki – Ioannina – Kakavia/Igoumenitsa</p> <p>Frontière Macédoine du Nord – Thessaloniki</p> <p>Sofia – Thessaloniki – Athina – Piraeus/Ikonio – Heraklion – Lemesos (Vasiliko) – Lefkosia/<b>Larnaka</b></p> <p>Athina – Patras/Igoumenitsa</p> |                       |
| <b>Liaisons</b> transfrontalières                          | Dresden – Praha/ <b>Kolín</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Transport ferroviaire |
|                                                            | Wien/Bratislava – Budapest                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                       |
|                                                            | Békéscsaba – Arad – <b>Timișoara</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                       |
|                                                            | <b>Craiova</b> – Calafat – Vidin – Sofia – Thessaloniki                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                       |
|                                                            | <b>Sofia – frontière RS/frontière Macédoine du Nord</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                       |
|                                                            | Frontière TR – Alexandroupoli                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                       |
|                                                            | Frontière <b>Macédoine du Nord</b> – Thessaloniki                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                       |

|   |                                                         |                  |
|---|---------------------------------------------------------|------------------|
|   | Ioannina – Kakavia (frontière AL)                       | Route            |
|   | <i>Drobeta Turnu Severin /Craiova — Vidin — Montana</i> |                  |
|   | <i>Sofia – Frontière RS</i>                             |                  |
|   | Hamburg – Dresden – Praha – Pardubice                   | Voies navigables |
| I | I                                                       |                  |

| Corridor du réseau central «Rhin – Alpes» |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                       |
|-------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| Tracé                                     | <p>Genova – Milano – Lugano – Basel</p> <p>Genova – Novara – Brig – Bern – Basel – Karlsruhe – Mannheim – Mainz – Koblenz – Köln</p> <p>Köln – Düsseldorf – Duisburg – Nijmegen/Arnhem – Utrecht – Amsterdam</p> <p>Nijmegen – Rotterdam – Vlissingen</p> <p>Köln – Liège – Bruxelles/Brussel – Gent</p> <p>Liège – Antwerpen – Gent – Zeebrugge</p> |                       |
| <i><b>Liaisons</b></i> transfrontalières  | Zevenaar – Emmerich – Oberhausen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Transport ferroviaire |
|                                           | Karlsruhe – Basel                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                       |
|                                           | Milano/Novara – Frontière CH                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                       |
|                                           | Basel – Antwerpen/Rotterdam – Amsterdam                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Voies navigables      |
| Liaisons manquantes                       | Genova – Tortona/Novi Ligure                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Transport ferroviaire |
|                                           | <i><b>Zeebrugge – Gent</b></i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                       |

| <i>Corridor du réseau central «Rhin – Danube»</i> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                       |
|---------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| <b>Tracé</b>                                      | <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 – <b>Moravita</b>/Brašov/Craiova – București – <b>Giurgiu</b>/Constanta – Sulina</p> |                       |
| <b>Liaisons</b> transfrontalières                 | München – Praha                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Transport ferroviaire |
|                                                   | Nürnberg – Plzeň                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                       |
|                                                   | München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                       |
|                                                   | Strasbourg – Kehl Appenweier                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                       |
|                                                   | Hranice – Žilina                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                       |
|                                                   | <b>Košice – Frontière UA</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                       |
|                                                   | Wien – Bratislava/Budapest                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                       |
|                                                   | Bratislava – Budapest                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                       |
|                                                   | Békéscsaba – Arad – <b>Timișoara - RS border</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                       |
|                                                   | <b>București – Giurgiu - Rousse</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                       |
|                                                   | Danube (Kehlheim – Constanța/Midia/Sulina) et bassins hydrographiques de la <b>Váh</b> , de la Save et de la Tisza                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Voies navigables      |

|                                                         |                                                                                                                             |                       |
|---------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
|                                                         | Zlín – Žilina                                                                                                               | Route                 |
|                                                         | <i>Timișoara – Frontière RS</i>                                                                                             | Route                 |
| Liaisons manquantes                                     | Stuttgart – Ulm                                                                                                             | Transport ferroviaire |
|                                                         | Salzburg – Linz                                                                                                             |                       |
|                                                         | ■ Craiova – <i>București</i>                                                                                                |                       |
|                                                         | <i>Arad – Sighișoara – Brasov - Predeal</i>                                                                                 |                       |
| Corridor du réseau central «Scandinavie – Méditerranée» |                                                                                                                             |                       |
| Tracé                                                   | Frontière RU – Hamina/Kotka – Helsinki – Turku/Naantali – Stockholm – Örebro ( <i>Hallsberg</i> )/ <i>Linköping</i> – Malmö |                       |
|                                                         | Narvik/Oulu – Luleå – Umeå – Stockholm/ <i>Örebro(Hallsberg)</i>                                                            |                       |
|                                                         | Oslo – Goteburg – Malmö – Trelleborg                                                                                        |                       |
|                                                         | Malmö – København – Fredericia – Aarhus – Aalborg – Hirtshals/Frederikshavn                                                 |                       |
|                                                         | København – Kolding/Lübeck – Hamburg – Hannover                                                                             |                       |
|                                                         | Bremerhaven – Bremen – Hannover – Nürnberg                                                                                  |                       |
|                                                         | Rostock – Berlin – Halle/ <i>Leipzig</i> – <i>Erfurt</i> – München                                                          |                       |
|                                                         | Nürnberg – München – Innsbruck – Verona – Bologna – Ancona/Firenze                                                          |                       |
|                                                         | Livorno/La Spezia – Firenze – Roma – Napoli – Bari – Taranto – Valletta/ <i>Marsaxlokk</i>                                  |                       |
|                                                         | <i>Cagliari</i> – Napoli – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta/ <i>Marsaxlokk</i>                                      |                       |
| <i>Liaisons</i> transfrontalières                       | Frontière RU – Helsinki                                                                                                     | Transport ferroviaire |
|                                                         | København – Hamburg: voies d'accès de la liaison fixe du Fehmarn Belt                                                       |                       |
|                                                         | München – Wörgl – Innsbruck –                                                                                               |                       |

|  |                                                                                            |            |
|--|--------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
|  | Fortezza – Bolzano – Trento – Verona:<br>tunnel de base du Brenner et ses voies<br>d'accès |            |
|  | <i>Göteborg – Oslo</i>                                                                     |            |
|  | København – Hamburg: liaison fixe du<br>Fehmarn Belt                                       | Rail/Route |

## 2. *Liste indicative des liaisons transfrontalières présélectionnées* du réseau global

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

|                                                      |                                     |
|------------------------------------------------------|-------------------------------------|
| Dublin/Letterkenny – <i>frontière Royaume-Uni</i>    | Route                               |
| Pau – Huesca                                         | Rail                                |
| Lyon – Frontière CH                                  | Rail                                |
| Athus – Mont-Saint-Martin                            | Transport ferroviaire               |
| <b><i>Breda – Venlo – Viersen – Duisburg</i></b>     | <b><i>Transport ferroviaire</i></b> |
| Antwerpen – Duisburg                                 | Rail                                |
| Mons – Valenciennes                                  | Rail                                |
| Gent – Terneuzen                                     | Rail                                |
| Heerlen – Aachen                                     | Rail                                |
| Groningen – Bremen                                   | Rail                                |
| Stuttgart – Frontière CH                             | Rail                                |
| <b><i>Gallarate/Sesto Calende – Frontière CH</i></b> | <b><i>Transport ferroviaire</i></b> |
| Berlin – Rzepin/Horka – Wrocław                      | Rail                                |
| Salzburg – Linz                                      | Rail                                |
| Villach – Ljubljana                                  | Rail                                |
| Pivka – Rijeka                                       | Rail                                |
| Plzeň – České Budějovice – Wien                      | Rail                                |
| Wien – Győr                                          | Rail                                |
| Graz – <b><i>Celldömölk</i></b> – Győr               | Rail                                |

|                                                     |                     |
|-----------------------------------------------------|---------------------|
| Neumarkt-Kallham – Mühldorf                         | Rail                |
| Corridor Amber PL-SK-HU                             | Rail                |
| Corridor Via Carpathia, frontière BY/UA-PL-SK-HU-RO | Route               |
| <b><i>Focșani – Frontière MD</i></b>                | <b><i>Route</i></b> |
| Budapest – Osijek – Svilaj (frontière BA)           | Route               |
| Faro – Huelva                                       | Rail                |
| Porto – Vigo                                        | Rail                |
| Giurgiu — Varna ■                                   | Rail                |
| Svilengrad – Pithio                                 | Rail                |

3. *Composantes du réseau global situées dans des États membres qui n'ont pas de frontière terrestre avec un autre État membre.*



## PARTIE IV – SELECTION DES PROJETS TRANSFRONTALIERS DANS LE DOMAINE DES ENERGIES 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 au moyen d'installations de stockage de l'énergie, dans le but de contribuer aux objectifs de décarbonation à long terme de l'Union.***

### 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 ***au moins deux*** États membres et/ou entre ***au moins un*** État membre et ***un ou plusieurs pays tiers*** conformément ***aux articles 8, 9, 11 et 13 de la directive (UE) 2018/2001***;
- b) il permet de réaliser des économies dans le déploiement des énergies renouvelables et/ou comporte des avantages du point de vue de l'intégration des systèmes, de la sécurité d'approvisionnement ou de l'innovation par rapport à un projet similaire ***ou à un projet dans le domaine des énergies renouvelables*** mis en œuvre par l'un des États membres participants agissant seul;
- 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

- 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 pollution atmosphérique et autre pollution locale, *comme les effets sur la nature locale et l'environnement*;
- g) l'innovation.

#### 4. Procédure

- (1) 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 *au moins deux* États membres et/ou entre au moins un État membre et *un ou plusieurs* pays tiers, conformément aux articles *8, 9, 11 et 13* de la directive (UE) *2018/2001*, 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.

- (2) *La Commission met en place et préside un groupe pour les projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables, composé d'un représentant de chaque État membre et d'un représentant de la Commission. Le groupe arrête son règlement intérieur.*
- (3) *Au moins une fois par an, la Commission organise le processus de sélection des projets transfrontaliers et, après évaluation, soumet au groupe mentionné au paragraphe 3 une liste de projets admissibles dans le domaine des énergies renouvelables qui répondent aux critères énoncés à l'article 7 et au paragraphe 5.*

- (4) *Le groupe visé au paragraphe 3 reçoit les informations pertinentes, sauf s'il s'agit de projets sensibles d'un point de vue commercial, sur les projets éligibles inclus dans la liste présentée par la Commission en ce qui concerne les critères suivants:*
- *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.*
- (5) *Le groupe peut inviter à ses réunions, le cas échéant, des promoteurs de projets éligibles, des pays tiers participant à des projets éligibles et toute autre partie prenante concernée.*
- (6) *Sur la base des résultats de l'évaluation, le groupe arrête un projet de liste de projets destinés à devenir des projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables et qui seront adoptés conformément au paragraphe 8.*
- (7) *La Commission adopte la liste définitive des projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables par acte délégué, sur la base du projet de liste visé au paragraphe 7 et en tenant compte du paragraphe 10, et publie sur son site internet la liste des projets transfrontaliers sélectionnés dans le domaine des énergies renouvelables. La liste est révisée et mise à jour tous les deux ans au moins.*

- (8) *Le groupe surveille la mise en œuvre des projets figurant sur la liste définitive et formule des recommandations sur la manière de surmonter les éventuels retards dans leur mise en œuvre. À cette fin, les promoteurs de projets sélectionnés fournissent des informations sur la mise en œuvre de leurs projets.*
- (9) 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.
- (10) 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.

■

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

1. Connectivité en gigabit, *y compris la 5G et d'autres technologies de pointe* pour les moteurs 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, ***notamment la couverture territoriale supplémentaire engendrée, y compris les ménages.*** Le budget disponible est attribué en veillant à assurer un équilibre géographique entre les États membres.

La priorité est accordée aux actions qui contribuent au ***gigabit, notamment à la 5G ou à toute autre connectivité de pointe pour:***

- **■** les hôpitaux et les 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 patients<sup>1</sup>;
- **■** les centres d'éducation et de recherche, dans le cadre des actions menées en vue de ***faciliter l'utilisation des systèmes informatiques à haute performance, des applications en nuage et des mégadonnées, entre autres***, 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'efficacité<sup>2</sup>;
- ***couverture ininterrompue en haut débit sans fil 5G pour toutes les zones urbaines d'ici à 2025.***

---

<sup>1</sup> Voir également: Communication de la Commission intitulée «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» (COM(2018)0233).

<sup>2</sup> Voir également: Communication de la Commission concernant le plan d'action en matière d'éducation numérique, COM(2018) 0022.

## 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:

- 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 un accès ***généralisé et non discriminatoire*** 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 ***multilingues*** en ligne associés;
- ***en vue de créer des synergies, d'accroître les capacités et d'améliorer l'expérience des utilisateurs, ces actions facilitent le déploiement de points d'accès sans fil à portée limitée prêts pour la 5G, tels que définis dans la directive UE/2018/1972;***
- 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 Conseil<sup>1</sup> qui

---

<sup>1</sup> 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).

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.

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

Le cas échéant, la coordination et la cohérence seront assurées grâce aux actions du MIE visant à faciliter l'accès des moteurs socio-économiques à des réseaux à très haute capacité capables de fournir du gigabit, *y compris la 5G et d'autres systèmes de connectivité de pointe.*

3. Liste indicative des corridors 5G *et des connexions dorsales transfrontalières* 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 2025<sup>1</sup>, 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 MCA<sup>2</sup>, 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<sup>3</sup>.

*En outre, les actions en soutien au déploiement de réseaux dorsaux, y compris au moyen de câbles sous-marins entre les États membres et entre les territoires européens et des pays tiers ou des îles européennes, conformément à l'article 9, paragraphe 4, point d), reçoivent*

---

<sup>1</sup> Connectivité pour un marché unique numérique compétitif – Vers une société européenne du gigabit – COM(2016)0587.

<sup>2</sup> Mobilité connectée et automatisée.

<sup>3</sup> Les tronçons en italique sont situés en dehors des corridors du réseau central RTE-T mais sont inclus dans les corridors 5G.

*également un soutien pour fournir la redondance requise par ces infrastructures d'importance vitale, et augmenter la capacité et la résilience des réseaux numériques de l'Union.*

|                                                                                 |                                                                            |
|---------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| Corridor du réseau central «Atlantique»                                         |                                                                            |
| Tronçons transfrontaliers en vue d'une expérimentation de la MCA                | Porto – Vigo                                                               |
|                                                                                 | Merida – Evora                                                             |
|                                                                                 | <i>Paris – Amsterdam – Frankfurt</i>                                       |
|                                                                                 | <i>Aveiro – Salamanca</i>                                                  |
|                                                                                 | <i>San Sebastian – Biarritz</i>                                            |
| 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                                                 |
|                                                                                 | <i>Madrid – Merida – Sevilla – Tarifa</i>                                  |
| <i>Déploiement de réseaux dorsaux, y compris au moyen de câbles sous-marins</i> | <i>Azores/Madeira Islands – Lisbon</i>                                     |
| 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 – Vienna – Graz – Ljubljana – <i>Koper</i> /Trieste |

|                                                                                 |                                                                                                                                |
|---------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 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 - Split - <b>Dubrovnik</b>                                                              |
|                                                                                 | <b>Ljubljana – Zagreb – Slavonski Brod – Bajakovo (frontière serbe)</b>                                                        |
|                                                                                 | <b>Slavonski Brod – Đakovo – Osijek</b>                                                                                        |
|                                                                                 | <b>Montpellier – Narbonne – Perpignan - Barcelona – Valencia – Malaga – Tarifa avec une extension vers Narbonne – Toulouse</b> |
| <b>Déploiement de réseaux dorsaux, y compris au moyen de câbles sous-marins</b> | <b>Réseaux de câbles sous-marins Lisbonne – Marseille – Milan</b>                                                              |
| Corridor du réseau central «Mer du Nord – Baltique»                             |                                                                                                                                |
| Tronçons transfrontaliers en vue d'une expérimentation de la MCA                | <b>Warsaw – Kaunas – Vilnius</b>                                                                                               |
|                                                                                 | <b>Kaunas – Klaipėda</b>                                                                                                       |
| Tronçons plus longs en vue d'un déploiement à plus grande échelle de la MCA     | Tallinn – <b>Riga</b> – Kaunas – Frontière LT/PL – <b>Warsaw</b>                                                               |
|                                                                                 | <b>Frontière BY/LT – Vilnius – Kaunas – Klaipėda</b>                                                                           |
|                                                                                 | <b>Via Carpathia:</b><br><b>Klaipėda – Kaunas - Elk – Białystok – Lublin – Rzeszów – Barwinek – Košice</b>                     |
| Corridor du réseau central «Mer du Nord – Méditerranée»                         |                                                                                                                                |
| Tronçons transfrontaliers en vue d'une expérimentation de la MCA                | Metz – Merzig – Luxembourg                                                                                                     |
|                                                                                 | Rotterdam – Antwerp – Eindhoven                                                                                                |

|                                                                             |                                               |
|-----------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| Tronçons plus longs en vue d'un déploiement à plus grande échelle de la MCA | Amsterdam – Rotterdam – Breda – Lille – Paris |
|                                                                             | Brussels – Metz – Basel                       |
|                                                                             | Mulhouse – Lyon – Marseille                   |

|                                                                             |                                                                                                               |
|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Corridor du réseau central «Orient/Méditerranée orientale»                  |                                                                                                               |
| Tronçons transfrontaliers en vue d'une expérimentation de la MCA            | Sofia – Thessaloniki – Belgrade                                                                               |
| Tronçons plus longs en vue d'un déploiement à plus grande échelle de la MCA | Berlin – Prague – Brno – Bratislava – Timisoara – Sofia – frontière TR                                        |
|                                                                             | Bratislava – Budapest                                                                                         |
|                                                                             | Sofia – Thessaloniki – Athens                                                                                 |
| Corridor du réseau central «Rhin – Alpes»                                   |                                                                                                               |
| Tronçons transfrontaliers en vue d'une expérimentation de la MCA            | Bologna – Innsbrück – München (corridor de Brenner)                                                           |
| Tronçons plus longs en vue d'un déploiement à plus grande échelle de la MCA | Rotterdam – Oberhausen – Frankfurt (M)                                                                        |
|                                                                             | Basel – Milan – Genova                                                                                        |
| 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 – <b>Wien – Bratislava</b> – Budapest – <b>Osijek - Vukovar</b> – Bucarest – Constanta |
|                                                                             | Bucharest – <b>Iasi</b>                                                                                       |
|                                                                             | Karlsruhe – München – Salzburg – Wels                                                                         |
|                                                                             | Frankfurt (M) – Strasbourg                                                                                    |

|                                                                             |                                                                                                                                 |
|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Corridor du réseau central «Scandinavie – Méditerranée»                     |                                                                                                                                 |
| Tronçons transfrontaliers en vue d’une expérimentation de la MCA            | Oulu – Tromsø<br>Oslo – Stockholm – Helsinki                                                                                    |
| Tronçons plus longs en vue d’un déploiement à plus grande échelle de la MCA | Turku – Helsinki – Frontière russe                                                                                              |
|                                                                             | Oslo – Malmo – Copenhagen – Hamburg – Würzburg – Nürnberg – München – Rosenheim – Verona – Bologna – Napoli – Catania – Palermo |
|                                                                             | Stockholm – Malmo                                                                                                               |
|                                                                             | Napoli – Bari – Taranto                                                                                                         |
|                                                                             | <i>Aarhus – Esbjerg – Padborg</i>                                                                                               |