

Bruxelles, le 11 juin 2018
(OR. en)

9951/18

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

**TRANS 257
FIN 456
CADREFIN 87
POLGEN 83
REGIO 40
ENER 229
TELECOM 175
COMPET 436
MI 448
ECO 49
CODEC 1023**

PROPOSITION

Origine:	Pour le secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, directeur
Date de réception:	7 juin 2018
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2018) 438 final
Objet:	Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et abrogeant les règlements (UE) n° 1316/2013 et (UE) n° 283/2014

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2018) 438 final.

p.j.: COM(2018) 438 final

Bruxelles, le 6.6.2018
COM(2018) 438 final

2018/0228 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et abrogeant les
règlements (UE) n° 1316/2013 et (UE) n° 283/2014**

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

{SEC(2018) 292 final} - {SWD(2018) 312 final} - {SWD(2018) 313 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

Cette proposition vise à établir la base juridique du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) pour la période postérieure à 2020. Elle prévoit une date d'application à partir du 1^{er} janvier 2021 et est présentée pour une Union à 27 États membres, compte tenu de la notification par le Royaume-Uni de son intention de se retirer de l'Union européenne et d'Euratom, fondée sur l'article 50 du traité sur l'Union européenne, reçue le 29 mars 2017 par le Conseil européen.

• Justification et objectifs de la proposition

La Commission a présenté le 2 mai 2018 sa proposition¹ relative au cadre financier pluriannuel post 2020, incluant une enveloppe de 42 265 millions d'EUR en faveur du mécanisme pour l'interconnexion en Europe.

Afin de stimuler la création d'emplois et de parvenir à une croissance intelligente, durable et inclusive, l'Union européenne a besoin d'infrastructures modernes et hautement performantes qui contribuent à l'interconnexion et à l'intégration de l'Union et de toutes ses régions dans les secteurs des transports, des télécommunications et de l'énergie. Ces interconnexions sont indispensables à la libre circulation des personnes, des biens, des capitaux et des services. Les réseaux transeuropéens facilitent les connexions transfrontalières, favorisent une plus grande cohésion économique, sociale et territoriale et contribuent à une économie sociale de marché plus compétitive et à la lutte contre le changement climatique.

Le but est que l'Europe effectue une transition vers une mobilité «zéro mort», «zéro émission» et «zéro papier», prenne la tête du développement des énergies renouvelables au niveau mondial et soit pionnière dans le domaine de l'économie numérique. Des infrastructures modernes, propres, intelligentes, durables, inclusives et répondant aux impératifs de sûreté et de sécurité apporteront des avantages concrets aux citoyens et aux entreprises européens, en leur permettant de voyager, d'expédier des marchandises, d'avoir accès à l'énergie et à des services numériques de haute qualité de manière efficace.

À cette fin, le MIE soutient l'investissement dans les infrastructures dans les domaines des transports, de l'énergie et du numérique par le développement des réseaux transeuropéens (RTE). Il est proposé qu'il promeuve également la coopération transfrontière dans le domaine de la production d'énergie renouvelable pendant la période 2021-2027.

Le MIE met l'accent sur des projets qui apportent une plus grande valeur ajoutée européenne et catalyse les investissements dans des projets ayant une incidence transfrontière et dans les systèmes et services interopérables à l'échelle européenne, pour lesquels il est essentiel que l'aide financière se poursuive au-delà de 2020. Le MIE, grâce à l'efficacité de son mode opératoire, pallie les défaillances du marché et contribue à mobiliser des investissements supplémentaires provenant d'autres sources, notamment du secteur privé, en synergie et en complémentarité avec InvestEU et d'autres programmes de l'UE.

Le MIE «est conçu pour stimuler les investissements dans les réseaux transeuropéens. Ces réseaux, ainsi que la coopération transfrontière, sont non seulement essentiels pour le

¹ https://ec.europa.eu/commission/publications/factsheets-long-term-budget-proposals_fr

fonctionnement du marché unique, mais aussi stratégiques au regard de la réalisation de l'union de l'énergie, de l'achèvement du marché unique numérique et du développement de modes de transport durables. Si l'UE n'intervenait pas, les opérateurs privés et les autorités nationales manqueraient d'incitations pour investir dans des projets d'infrastructures transfrontières.»².

Afin de refléter 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, la présente proposition de la Commission pour le cadre financier pluriannuel 2021-2027 fixe un objectif ambitieux pour l'intégration des questions climatiques dans tous les programmes de l'UE, qui consiste à porter à 25 % la part des dépenses de l'UE contribuant à la réalisation des objectifs en matière de climat. Le MIE devrait contribuer en grande partie à la réalisation de cet objectif, l'objectif étant de consacrer 60 % de son enveloppe aux objectifs climatiques. La contribution de ce programme à la réalisation de cet objectif général fera l'objet d'un suivi par l'intermédiaire d'un système de marqueurs climatiques à un niveau approprié de ventilation, incluant le recours à des méthodes plus précises lorsque celles-ci existent. La Commission continuera à présenter les informations chaque année en termes de crédits d'engagement dans le cadre du projet de budget annuel.

Pour soutenir la pleine exploitation du potentiel du programme en faveur des objectifs climatiques, la Commission s'efforcera de déterminer les actions à mener dans toutes les phases liées à la préparation, la mise en œuvre, le réexamen et l'évaluation du programme.

Les futurs besoins en matière de décarbonation et de numérisation de l'économie de l'Union entraîneront une convergence croissante des secteurs des transports, de l'énergie et du numérique. Il convient dès lors d'exploiter au mieux les synergies entre les trois secteurs afin de maximiser l'efficacité et l'efficience de l'aide de l'Union. Parmi les domaines où des synergies peuvent être dégagées, citons la mobilité connectée et autonome, la mobilité propre fondée sur des carburants alternatifs, le stockage de l'énergie et les réseaux intelligents. Afin de promouvoir les projets qui portent sur plus d'un secteur, les mesures d'incitation prévoient la possibilité d'appliquer le taux de cofinancement maximal des secteurs concernés. En outre, il sera possible, pour chaque secteur, d'accepter comme coûts éligibles des éléments auxiliaires relevant d'un autre secteur, par exemple la production d'énergie renouvelable dans le cadre d'un projet de transport. Afin d'encourager et de hiérarchiser les propositions intersectorielles, les possibilités de synergie que présente une action proposée seront évaluées au regard des critères d'attribution. Les synergies seront mises en œuvre au moyen de programmes de travail communs et grâce à un financement conjoint associant les secteurs concernés.

Dans le domaine des transports, le MIE a vocation à contribuer à l'achèvement des deux niveaux du RTE-T: l'architecture stratégique (c'est-à-dire le réseau central) d'ici à 2030, et le niveau d'ensemble (c'est-à-dire le réseau global) d'ici à 2050. Il soutient également le déploiement de systèmes européens de gestion du trafic pour tous les modes de transport, en particulier aérien et ferroviaire, et favorise la transition de l'UE vers une mobilité intelligente, durable, inclusive et répondant aux impératifs de sûreté et de sécurité (en soutenant par exemple la constitution d'un réseau européen d'infrastructures de recharge en carburants

² Communication intitulée «Un budget moderne pour une Union qui protège, qui donne les moyens d'agir et qui défend, Cadre financier pluriannuel 2021-2027, COM(2018) 321/4 du 2 mai 2018

alternatifs). Selon les estimations, l'achèvement du réseau central du RTE-T à l'horizon 2030 créera 7,5 millions d'emplois-année entre 2017 et 2030 et générera une augmentation supplémentaire de 1,6 % du PIB dans l'Union en 2030.

De plus, à la suite de la communication conjointe sur l'amélioration de la mobilité militaire dans l'Union européenne de novembre 2017³ et du 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 sécurité⁴, le financement de l'Union pour la mise en œuvre des projets portant sur le double usage civil et militaire des infrastructures de transport devrait être alloué au titre du MIE.

Dans le domaine de l'énergie, l'accent est mis sur l'achèvement des réseaux énergétiques transeuropéens par la mise en œuvre de projets d'intérêt commun visant à renforcer l'intégration du marché intérieur de l'énergie ainsi que l'interopérabilité transfrontalière et transsectorielle des réseaux; sur le développement durable en favorisant la décarbonation en particulier par l'intégration des sources d'énergie renouvelables; et sur la sécurité de l'approvisionnement grâce, entre autres, à des infrastructures numérisées et plus intelligentes. Le MIE contribue également à atteindre de manière rentable les objectifs de l'accord de Paris sur le changement climatique, ainsi que les objectifs sur l'énergie et le climat à l'horizon 2030 et de décarbonation à long terme, en intégrant les énergies renouvelables grâce au développement d'infrastructures appropriées, et en soutenant un nombre limité de projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables.

Dans le domaine du numérique, le MIE vise à maximiser les avantages que peut apporter le marché unique du numérique à l'ensemble des citoyens, des entreprises et des administrations publiques. Le déploiement de réseaux numériques à très haute capacité offrant un degré de sécurité élevé soutient tous les services numériques innovants, y compris la mobilité connectée et d'autres services d'intérêt public. En outre, le mécanisme contribue à assurer l'accès, d'ici à 2025, des principaux acteurs socio-économiques, tels que les établissements scolaires, les hôpitaux, les plateformes de transport, les principaux prestataires de services publics et les entreprises à forte intensité numérique, aux connexions haut débit du futur (1 Gbit/seconde). Il contribue à la connectivité générale à l'internet des territoires européens, y compris celle des régions ultrapériphériques.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

L'objectif général du MIE est de soutenir la réalisation des objectifs stratégiques de l'UE dans les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique, en ce qui concerne les réseaux transeuropéens, en permettant ou en accélérant l'investissement dans des projets d'intérêt commun, et de soutenir la coopération transfrontière dans le domaine de la production d'énergies renouvelables conformément aux objectifs à long terme de l'UE sur le climat et le développement durable. Le MIE s'attachera à exploiter au maximum les synergies entre les secteurs qu'il couvre et avec les autres programmes de l'UE.

Dans le secteur des transports, le MIE contribue à l'achèvement du réseau central du RTE-T à l'horizon 2030⁵ et aux progrès dans l'achèvement du réseau global du RTE-T d'ici à 2050.

³ JOIN(2017) 41 final.

⁴ JOIN(2018) 5 final.

⁵ Article 38 du règlement (UE) n° 1315/2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport.

Cela concerne la transition vers une mobilité propre, compétitive et connectée⁶, le déploiement de SESAR et du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) et la transition vers une économie à faible intensité en carbone grâce à des infrastructures innovantes, incluant une infrastructure de recharge de base pour l'Union d'ici à 2025.

Dans le secteur de l'énergie, le MIE contribue à l'achèvement des corridors et des domaines thématiques prioritaires du RTE-E⁷, en phase avec les objectifs du paquet de mesures «Une énergie propre pour tous les Européens»⁸, afin d'assurer le fonctionnement d'un marché intérieur de l'énergie de l'Union garantissant la sécurité des approvisionnements (grâce entre autres à des infrastructures numérisées et plus intelligentes) et contribuant aux objectifs en matière de développement durable et de climat par l'intégration des sources d'énergie renouvelables.

S'agissant des énergies renouvelables, le MIE contribuera à atteindre de manière rentable l'objectif proposé pour l'UE à l'horizon 2030 concernant la transition énergétique et l'intégration des politiques en matière d'énergies renouvelables y compris le couplage des secteurs.

Dans le secteur du numérique, le MIE contribue à la mise en place des infrastructures de connectivité numérique d'une société du gigabit⁹, comme condition préalable à un marché unique numérique fonctionnel¹⁰, et des infrastructures à même de soutenir la transformation numérique de l'économie et de la société à l'échelle européenne.

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

Les infrastructures dans les domaines des transports, de l'énergie et du numérique bénéficieront à des degrés divers du soutien de l'UE à travers un certain nombre de programmes et d'instruments financiers, notamment le MIE, le Fonds européen de développement régional (FEDER) et le Fonds de cohésion, le programme Horizon Europe, InvestEU et LIFE. Il importe de faire l'usage le plus efficace des différents programmes et instruments de financement de l'UE afin de maximiser la complémentarité et la valeur ajoutée des investissements soutenus par l'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, en étroite collaboration avec les États membres.

Les actions du programme devraient être utilisées pour remédier aux défaillances du marché ou à des situations d'investissement non optimales, de manière proportionnée, ne pas faire double emploi ni entraîner l'éviction du financement privé et avoir clairement une valeur ajoutée européenne. Ainsi, la compatibilité des actions du programme avec les règles de l'UE

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

⁷ Règlement (UE) 347/2013 concernant des orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes.

⁸ COM(2016) 860 final.

⁹ À savoir connectivité en gigabit pour les principaux acteurs socio-économiques, connectivité 5G à haute performance, accès à une connectivité internet offrant une vitesse de téléchargement d'au moins 100 Mbps, pouvant évoluer vers un débit en gigabit pour tous les ménages européens, y compris ruraux, voir Connectivité pour un marché unique numérique compétitif – Vers une société européenne du gigabit – COM(2016)587.

¹⁰ Un marché unique numérique connecté pour tous: COM(2017) 228 final.

en matière d'aides d'État sera assurée, permettant d'éviter des distorsions de concurrence injustifiées sur le marché intérieur.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

Les réseaux transeuropéens sont couverts par l'article 170 du TFUE, qui dispose que: «L'Union contribue à l'établissement et au développement de réseaux transeuropéens dans les secteurs des infrastructures du transport, des télécommunications et de l'énergie». Le droit de l'UE d'agir dans le domaine du financement des infrastructures est inscrit à l'article 171 du TFUE, qui prévoit que l'Union «peut soutenir des projets d'intérêt commun soutenus par les États membres (...), en particulier sous la forme d'études de faisabilité, de garanties d'emprunt ou de bonifications d'intérêts». L'article 172 du TFUE dispose que «les orientations et les autres mesures visées à l'article 171, paragraphe 1, sont arrêtées par le Parlement européen et le Conseil, statuant conformément à la procédure législative ordinaire et après consultation du Comité économique et social et du Comité des régions».

La promotion des sources d'énergie renouvelables est couverte par l'article 194 du TFUE, qui la mentionne explicitement comme l'un des objectifs de la politique énergétique de l'UE. Étant donné que les projets de nature transfrontalière en matière d'énergies renouvelables contribuent à atteindre de manière rentable l'objectif de l'Union proposé à l'horizon 2030, l'instrument législatif devrait également être fondé sur l'article 194 du TFUE.

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

• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

Une action spécifique de l'UE est nécessaire en raison de l'échelle par nature européenne des problèmes visés par le MIE, qui pourront être résolus plus efficacement au niveau de l'Union, générant des avantages globaux supérieurs, entraînant une mise en œuvre plus rapide et une réduction des coûts si les États membres agissent ensemble. Les besoins en investissement dans les RTE après 2020 sont considérables et excèdent les ressources disponibles au niveau des États membres.

Les projets dans le domaine des énergies renouvelables devraient par ailleurs être financés de manière croissante par le marché à l'avenir. Le soutien potentiel dans ce domaine compenserait uniquement les coûts liés à la suppression des barrières et au manque d'incitations à la coopération transfrontière entre États membres et/ou à la suppression des barrières entravant l'intégration du secteur. Une telle coordination entre les États membres peut générer des économies d'échelle, éviter la duplication des infrastructures, améliorer le déploiement dans toute l'Europe afin de mieux refléter le potentiel disponible, contribuer à convergence des politiques et dès lors renforcer l'intégration du marché, le transfert de connaissances, l'adoption et la reproduction des technologies innovantes au sein du marché intérieur européen.

• Proportionnalité

La proposition est conforme au principe de proportionnalité et relève de la capacité d'action dans le domaine des réseaux transeuropéens, telle que définie à l'article 170 du TFUE et à l'article 194 du TFUE en ce qui concerne les projets transfrontaliers dans le domaine des

énergies renouvelables. L'action envisagée par la présente proposition se limite spécifiquement à la dimension européenne des infrastructures dans les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique, et du déploiement transfrontalier des sources d'énergie renouvelables.

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

• Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante

En vertu du règlement MIE en vigueur¹¹, la Commission, en coopération avec les États membres et les bénéficiaires concernés, était tenue de présenter un rapport¹² d'évaluation à mi-parcours du MIE au Parlement européen et au Conseil. Ce rapport a été adopté par la Commission le 13 février 2018 et était accompagné d'un document de travail des services de la Commission (SWD). L'évaluation a mesuré les résultats globaux du programme à l'aune de ses objectifs généraux et sectoriels, ainsi que par rapport à ce qui a été réalisé au titre des plans d'action de l'Union ou de ses États membres. Conformément aux lignes directrices pour une meilleure réglementation de la Commission, l'évaluation a été réalisée à l'aune des cinq critères suivants: l'efficacité, l'efficience, la pertinence, la cohérence et la valeur ajoutée européenne.

Dans l'ensemble, les conclusions de l'évaluation à mi-parcours du MIE étaient les suivantes:

«L'évaluation a permis de montrer que le MIE, trois ans et demi après sa mise en œuvre, est en bonne voie, même s'il est beaucoup trop tôt pour mesurer les résultats étant donné que sa mise en œuvre n'en est qu'à ses débuts. De même, le cadre d'évaluation des résultats établi dans le règlement manque d'indicateurs bien définis ou solides. À cette réserve près, l'évaluation a permis de mettre en exergue les points suivants:

- Le MIE est un instrument efficace et ciblé qui facilite les investissements dans les infrastructures transeuropéennes (RTE) dans les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique. Depuis 2014, il a permis d'investir 25 milliards d'EUR qui ont engendré un total d'environ 50 milliards d'EUR d'investissements dans les infrastructures de l'Union. Le MIE contribue à la réalisation des objectifs fixés par la Commission en matière de création d'emplois, de dynamisation de la croissance, de stimulation des investissements, d'établissement du marché intérieur, de mise en œuvre de l'union de l'énergie, de protection du climat et de mise en place d'un marché unique numérique. Il permet de la sorte de renforcer la compétitivité et la modernisation de l'économie européenne.*
- Le MIE apporte une grande valeur ajoutée européenne à l'ensemble des États membres en soutenant les projets de connectivité transfrontaliers. La plupart des fonds sont octroyés aux projets visant à établir les liaisons manquantes et à supprimer les goulets d'étranglement, dans le but de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur de l'Union et de favoriser une plus grande cohésion territoriale entre les États membres dans les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique. Les projets menés dans le secteur de l'énergie garantissent également la sécurité d'approvisionnement et jouent un rôle clé dans la décarbonation rentable et*

¹¹ Article 27 du Règlement d'exécution (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013.

¹² COM(2018)65

dans la modernisation de l'économie. Le MIE contribue également au déploiement, à l'échelle de l'Union, de nouveaux systèmes de gestion du trafic et de sécurité (par exemple, le système SESAR pour le secteur aéronautique et le système ERTMS pour le secteur ferroviaire), de lignes électriques hautement performantes et de réseaux intelligents essentiels à l'adoption rapide de sources d'énergie renouvelables non émettrices de carbone, ainsi qu'au déploiement de services numériques à haut débit et interconnectés (tels que les données ouvertes, les services de santé en ligne, la passation de marchés publics en ligne, l'identification électronique et la signature électronique).

- *La gestion directe des subventions du MIE s'est avérée très efficace. Elle repose sur une solide réserve de projets, une procédure de sélection concurrentielle, une priorité accordée aux objectifs des politiques sectorielles de l'Union, une mise en œuvre coordonnée et une participation totale des États membres. L'agence exécutive INEA affiche d'excellents résultats dans la gestion financière du MIE et l'optimisation du budget, en particulier grâce à la flexibilité dont elle fait preuve pour réaffecter rapidement les fonds non utilisés par certaines actions pour en financer de nouvelles.*
- *Pour la première fois, une part de l'enveloppe allouée à la cohésion (11,3 milliards d'EUR pour le secteur des transports) a été exécutée en gestion directe dans le cadre du MIE. La totalité de l'enveloppe a été allouée au cours de la première moitié de la période de programmation, quasi exclusivement en faveur de modes de transport durables. Une assistance technique ciblée, des coûts administratifs moins élevés pour les États membres, des priorités de financement clairement établies et une solide réserve de projets résultant de la continuité des projets et des études financés auparavant par le programme RTE-T ou par les instruments de la politique de cohésion ont contribué à l'affectation rapide des fonds.*
- *Le MIE a continué d'utiliser et de développer des instruments financiers innovants. Leur déploiement a toutefois été limité en raison des nouvelles possibilités offertes par le Fonds européen pour les investissements stratégiques. L'utilisation des instruments financiers du MIE devrait être adoptée lors de la seconde moitié du programme, lorsque la complémentarité entre les instruments financiers spécifiques au MIE et l'EFSI aura été assurée.» Le fonds en faveur du haut débit au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, qui est alimenté par des contributions du MIE et de l'EFSI et devrait être opérationnel en 2018, financera le déploiement de réseaux à très haute capacité dans les zones mal desservies, avec un effet de levier important.*
- *«Par ailleurs, une première expérience très fructueuse de combinaison des subventions et des instruments financiers a été réalisée en 2017 dans le secteur des transports, avec une demande de financement de 2,2 milliards d'EUR pour un appel à propositions d'un budget indicatif de 1 milliard d'EUR, permettant l'utilisation de subventions pour optimiser l'effet de levier des fonds privés ou publics.*
- *Les dépenses effectuées au titre du MIE dans les secteurs des transports et de l'énergie contribuent grandement à la réalisation de l'objectif fixé par l'Union de consacrer au moins 20 % de son budget total à l'action pour le climat.» Dans le domaine de l'énergie, plus de 50 % de l'enveloppe du MIE dédiée à ce secteur ont été alloués au transport de l'électricité et aux réseaux intelligents, contribuant ainsi à la transition énergétique.*

- *«Dans le secteur des télécommunications, la double priorité du MIE accordée aux services numériques transfrontaliers d'intérêt public et aux infrastructures de communication et de calcul a montré que le programme a une incidence importante sur la réalisation des objectifs de création d'un marché unique numérique européen, permettant aux citoyens et aux entreprises d'accéder à des services numériques de qualité dans toute l'Europe. Le MIE a contribué à l'élaboration et à la mise en œuvre de politiques communes pour relever les défis de société, parmi lesquels la transformation numérique des soins de santé, la cybersécurité et la numérisation des services publics. Étant donné que le financement proposé pour le volet «Télécommunications» du MIE a été réduit de manière significative, les fonds alloués au titre du programme ne pouvaient soutenir que les toutes premières étapes du passage à des infrastructures numériques transfrontalières complètes dans des domaines d'intérêt public.»* Compte tenu de l'enveloppe limitée allouée au haut débit au titre du MIE par rapport à l'ampleur du déficit de financement, une mise en œuvre innovante visant un effet de levier maximal était nécessaire pour en garantir l'efficacité. Néanmoins, en raison de la mise en place complexe des instruments financiers dédiés, les investissements sur le terrain ne se concrétiseront qu'à un stade avancé de la mise en œuvre du programme.
- *«Le MIE a également expérimenté des synergies entre les secteurs, mais a été limité par des contraintes dues au cadre juridico-budgétaire actuel. Les orientations politiques sectorielles et l'instrument MIE devraient être assouplis pour faciliter la création de synergies et mieux répondre aux nouvelles évolutions technologiques et priorités telles que la numérisation, tout en accélérant la décarbonisation et en relevant les défis de société communs tels que la cybersécurité.*
- *L'achèvement des RTE, qui figure parmi les priorités de la politique de l'Union, nécessitera encore d'énormes investissements, dont une partie dépendra du soutien continu de l'Union. Le budget du MIE ne permet actuellement de surmonter que quelques-unes des défaillances du marché constatées dans les trois secteurs. Par conséquent, il existe un potentiel de mobilisation d'investissements publics et privés supplémentaires si l'Union se donne les moyens de dégager des fonds additionnels pour remédier aux défaillances du marché.»*

La proposition selon laquelle la coopération transfrontière dans le domaine des énergies renouvelables serait susceptible de bénéficier d'un financement au titre du MIE s'appuie sur les résultats pertinents de l'évaluation REFIT de la directive sur les énergies renouvelables de 2016¹³.

• **Consultation des parties intéressées**

Une consultation publique en ligne, organisée dans le cadre d'une série de consultations publiques portant sur l'ensemble des futurs financements européens a été lancée le 10 janvier 2018 pour une période de 8 semaines, jusqu'au 9 mars 2018. Alors que la consultation publique avait pour objet la question du financement des infrastructures stratégiques (comprenant les programmes MIE, Galileo et ITER), plus de 96 % des réponses ont porté sur le MIE.

D'une manière générale, les parties intéressées ont réaffirmé leur soutien au programme MIE et souligné sa contribution essentielle à la réalisation des objectifs de l'UE dans des domaines

¹³ SDW(2016) 416.

tels que l'achèvement des RTE, la stimulation de la croissance économique et de l'emploi dans l'ensemble de l'UE ainsi que le passage à une économie et une société à faibles émissions de carbone et résilientes face au changement climatique. Les parties intéressées ont demandé une plus grande souplesse du nouveau programme afin de favoriser davantage les synergies entre les trois secteurs.

Les répondants du secteur des transports ont mis en avant l'importance du MIE en ce qui concerne la facilitation des projets transfrontaliers, la suppression des goulets d'étranglement et l'établissement des liaisons manquantes.

Les réponses aux questions concernant l'énergie ont dans une très large mesure à nouveau insisté sur l'importante contribution du MIE à l'achèvement du réseau transeuropéen d'infrastructures énergétiques et par extension à la satisfaction des objectifs de l'UE sur l'énergie engendrant des avantages significatifs pour l'ensemble des citoyens européens, le passage à une économie à faibles émissions de carbone étant noté comme l'enjeu futur majeur.

Les parties intéressées ont appelé à une augmentation de l'enveloppe afin d'accélérer la décarbonation et la numérisation des secteurs de l'énergie et des transports tout en augmentant la connectivité dans l'ensemble de l'Europe.

Les répondants du secteur du numérique soulignent le rôle central de la connectivité à haut débit en tant que catalyseur du développement économique et social dans toute la société et dans tous les secteurs. Afin d'accroître la compétitivité européenne, ils ont exprimé le souhait d'investissements accrus dans la connectivité et la 5G, qui contribueraient à améliorer la performance économique, à créer des emplois dans l'UE et à provoquer un saut qualitatif dans le passage à une société numérique.

Les parties prenantes ont également fourni des retours d'information utiles concernant les domaines à approfondir ou à développer. Ce point est développé plus en détail dans le rapport de la consultation à l'annexe 2 de l'analyse d'impact accompagnant la présente proposition.

- **Analyse d'impact**

La proposition de la Commission s'appuie sur l'analyse d'impact (AI) présentée au comité d'examen de la réglementation le 21 mars 2018 et pour laquelle le comité a émis un avis favorable (numéro de réf. «CFP – MIE») assorti de réserves. Le comité a en particulier recommandé de décrire de manière plus rigoureuse les dispositions de suivi et d'évaluation du programme, de mieux expliquer sa cohérence avec les autres programmes de l'UE et d'expliquer plus en détail comment l'extension du champ d'application du MIE renforce son caractère transfrontière. Les recommandations formulées par le comité dans son avis ont été prises en compte dans la version finale du rapport d'analyse d'impact¹⁴.

Conformément à l'approche générale appliquée à toutes les analyses d'impact relatives au CFP, l'AI du MIE a porté sur les choix stratégiques et les modifications envisagés dans la proposition législative. Le rapport a en particulier décrit la structure et les priorités proposées pour la poursuite du programme MIE et examiné les options en vue d'une exécution optimale. Le rapport d'AI s'est appuyé sur l'expérience et les enseignements tirés du MIE actuel en utilisant sa récente évaluation à mi-parcours comme source de données principale (en plus des résultats de la consultation organisée dans le cadre d'une série de consultations publiques

¹⁴ Les révisions apportées à l'analyse d'impact à la suite de l'avis du comité sont détaillées dans l'annexe 1 de l'analyse.

portant sur l'ensemble des futurs financements européens et des échanges plus ciblés avec les parties prenantes sur les synergies et les énergies renouvelables).

Sur la base de ces enseignements et en tenant compte des nouveaux défis et évolutions (en particulier dans le secteur du numérique), l'analyse a permis d'évaluer s'il était nécessaire d'ajuster les objectifs du programme. Les défis à venir pour le nouveau programme MIE ont été exposés et la manière dont le MIE pourrait contribuer aux objectifs communs du CFP tels que la simplification, une plus grande flexibilité et une efficacité renforcée, a été analysée. La structure et les priorités, l'étalonnage par rapport à l'actuel MIE, ainsi que le mécanisme envisagé d'exécution du nouveau programme, ont été analysés dans la perspective d'une réalisation effective des objectifs assignés au programme. Des options d'exécution alternatives ont été analysées en particulier pour les extensions du champ d'intervention du programme tant au pilier numérique qu'aux projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables.

L'AI a également examiné les options et les possibilités offertes pour renforcer les synergies entre secteurs au titre du programme. Elle évalue notamment la possibilité d'adopter des programmes de travail conjoints couvrant les priorités spécifiques de plusieurs secteurs et visant à supprimer les obstacles qui ont entravé les synergies pendant la période actuelle, notamment en ce qui concerne les règles d'éligibilité.

La proposition de la Commission concorde précisément avec l'option stratégique privilégiée définie dans l'analyse.

- **Réglementation affûtée et simplification**

Dans le cadre des mesures de simplification de la Commission au titre du cadre financier pluriannuel (CFP) pour la période postérieure à 2020, les efforts de simplification globale auront une incidence sur l'exécution du programme MIE. La préparation du nouveau CFP a été lancée par la Commission avec la publication du livre blanc sur l'avenir de l'Europe en mars 2017. Les étapes suivantes ont été la publication du document de réflexion sur l'avenir des finances de l'UE en juin 2017 et des documents d'orientation sur les actes de base simplifiés en matière de programmes établis par la DG BUDG en novembre/décembre 2017. Ce processus politique a abouti à l'adoption d'une orientation descendante pour le prochain CFP, ce qui aura une incidence sur la forme de la période de programmation du CFP postérieure à 2020.

Les efforts de simplification globale concernant le règlement CFP pour la période postérieure à 2020 ont été effectués en conformité avec l'orientation horizontale précédemment décrite. Cela est cohérent avec tous les autres programmes de financement et affectera par conséquent le nouveau CFP, en particulier en ce qui concerne la simplification des options en matière de coût, des taux de cofinancement, de la participation des parties prenantes, et l'élaboration des objectifs du programme, la conduite du suivi et l'établissement des rapports. Cela assurera également une simplification accrue du cadre juridique applicable au MIE grâce à un règlement MIE rationalisé et la possibilité de confier des tâches et conditions aux programmes de travail, favorisant ainsi davantage les synergies entre les trois secteurs et permettant au MIE de s'adapter aux besoins futurs.

La simplification du programme allégera la charge réglementaire et les coûts de mise en conformité pour les parties intéressées associées au programme et aura par conséquent une incidence positive sur la compétitivité de l'UE dans les secteurs concernés. Elle permettra également de mener des efforts supplémentaires en matière de numérisation conformément aux lignes directrices pour une meilleure réglementation et en adéquation avec les services

numériques de soutien déjà en place pour la mise en œuvre du programme (par exemple, le système d'information TENtec).

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition de la Commission relative au mécanisme pour l'interconnexion en Europe prévoit les enveloppes suivantes:

Mécanisme pour l'interconnexion en Europe 2021-2027 (chiffres en prix courants – en EUR)	
Transports:	30 615 493 000
<i>Dont:</i>	
enveloppe générale	12 830 000 000
Contribution du Fonds de cohésion:	11 285 493 000
Soutien à la mobilité militaire:	6 500 000 000
Énergie	8 650 000 000
Numérique	3 000 000 000
Total	42 265 493 000

Sur la base de l'expérience positive découlant de la mise en œuvre du programme MIE actuel, la Commission propose de poursuivre la mise en œuvre du nouveau programme, pour les trois secteurs, en gestion directe par la Commission européenne et son Agence exécutive pour l'innovation et les réseaux (INEA).

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

5. AUTRES ÉLÉMENTS

• Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information

La mise en œuvre du programme sera déléguée à l'INEA, à l'exception de certaines actions de soutien au programme qui seront gérées directement par les DG de tutelle.

D'après l'évaluation à mi-parcours¹⁵ de l'actuel MIE 2014-2020, «*la gestion directe des subventions du MIE s'est avérée très efficace. Elle repose sur une solide réserve de projets, une procédure de sélection concurrentielle, une priorité accordée aux objectifs des politiques sectorielles de l'Union, une mise en œuvre coordonnée et une participation totale des États membres. L'agence exécutive INEA affiche d'excellents résultats dans la gestion financière du MIE et l'optimisation du budget, en particulier grâce à la flexibilité dont elle fait preuve pour réaffecter rapidement les fonds non utilisés par certaines actions pour en financer de nouvelles.*»

Il est par conséquent proposé de conserver le mécanisme d'exécution actuel. Des améliorations seront toutefois apportées en ce qui concerne la simplification et la flexibilité.

Par rapport au MIE 2014-2020, un cadre d'évaluation des résultats plus simple mais plus solide sera mis en place pour suivre la réalisation des objectifs du programme ainsi que sa

¹⁵ COM(2018)66.

contribution aux objectifs des politiques de l'UE. Les indicateurs de suivi de la mise en œuvre et de l'état d'avancement du programme porteront en particulier sur:

- des réseaux et infrastructures interconnectés et efficaces favorisant une mobilité intelligente, durable, inclusive et répondant aux impératifs de sécurité et de sûreté, ainsi qu'une adaptation aux exigences de mobilité militaire;
- la contribution à l'interconnectivité et à l'intégration des marchés, à la sécurité des approvisionnements en énergie et au développement durable grâce à la décarbonation; la contribution à la coopération transfrontière dans le domaine des énergies renouvelables;
- la contribution au déploiement d'infrastructures de connectivité numérique dans l'ensemble de l'Union européenne.

Les données nécessaires seront collectées par l'INEA durant la mise en œuvre et l'évaluation des actions soutenues. À cette fin, les conditions applicables aux demandes de subvention et le modèle de convention de subvention incluront des exigences proportionnées concernant les données nécessaires à fournir par les candidats et les bénéficiaires.

La Commission procédera à une évaluation intermédiaire et à une évaluation ex-post du programme afin d'apprécier son efficacité, son efficacité, sa pertinence, sa cohérence et sa valeur ajoutée, conformément à l'article 34, paragraphe 3, du règlement financier.

La Commission communiquera les conclusions des évaluations, accompagnées de ses observations, au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions.

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

Article premier – Objet

Cet article présente l'objet du règlement, à savoir l'établissement du MIE.

Article 2 – Définitions

Cet article énonce les définitions applicables au règlement.

Article 3 – Objectifs

Cet article établit les objectifs généraux du programme, en mettant l'accent sur les synergies entre les secteurs du transport, de l'énergie et du numérique, ainsi que les objectifs spécifiques pour chaque secteur.

Article 4 – Budget

Cet article présente le budget total alloué au programme. Le budget est divisé en trois sections correspondant au transport (incluant un transfert du Fonds de cohésion et un soutien à la mobilité militaire au titre du pôle des activités de défense), à l'énergie et au numérique.

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

Cet article dispose également que les dépenses liées aux actions sont éligibles à compter du 1^{er} janvier 2021 pour les premiers programmes de travail.

L'article prévoit qu'en ce qui concerne le transfert du Fonds de cohésion au secteur du transport, les dotations nationales représenteront 70 % du transfert total et seront respectées jusqu'au 31 décembre 2023. Il prévoit en outre que les États membres peuvent demander que les ressources allouées dans le cadre de la gestion partagée soient transférées au MIE.

Article 5 – Participation des pays tiers au programme

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

Article 6 – Mise en œuvre et formes de financement de l'UE

Cet article définit le mode de gestion du MIE comme une gestion directe et en particulier sous la forme de subventions et de marchés, ainsi que sous la forme d'instruments financiers dans le cadre d'opérations de financement mixte. La mise en œuvre de ce programme peut être déléguée à une agence exécutive.

Article 7 – Projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables

Cet article porte sur la sélection des projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables et sur les critères d'éligibilité spécifiques qui leur sont applicables.

Article 8 – Projets d'intérêt commun dans le domaine des infrastructures de connectivité numérique.

Cet article porte sur la sélection des projets d'intérêt commun dans le domaine des infrastructures de connectivité numérique et sur les critères d'éligibilité et de priorité spécifiques applicables en vue de leur soutien par le programme.

Article 9 – Actions éligibles

Cet article détaille les actions pouvant bénéficier d'une aide financière au titre de chaque objectif spécifique en vertu du règlement.

Cet article inclut une disposition autorisant une approche flexible des actions qui, en plus de répondre à un objectif spécifique du programme, contribuent également à favoriser les synergies entre les secteurs du transport, de l'énergie et du numérique.

Article 10 – Synergies

Cet article établit les dispositions applicables aux actions de synergies entre les secteurs couverts par le programme par le biais, soit de programmes de travail intersectoriels, soit du cofinancement d'éléments auxiliaires d'une action, sous réserve du respect de certaines conditions prévues dans l'article.

Article 11 – Entités éligibles

Cet article énonce les critères d'éligibilité des personnes et des entités au programme. Il prévoit que les programmes de travail peuvent comporter certaines conditions supplémentaires, telles que l'approbation de la proposition par les États membres.

Article 12 – Subventions

Cet article dispose que les subventions du MIE seront octroyées et gérées en conformité avec le règlement financier.

Article 13 – Critères d’attribution

Cet article établit une référence commune applicable aux trois secteurs concernant les critères d’attribution quant à l’appréciation d’une proposition.

Il énonce les exigences spécifiques permettant de mieux prendre en compte l’approche par corridors dans le secteur des transports, notamment, le cas échéant, les plans de travail et les actes d’exécution des corridors conformément à l’article 47 du règlement (UE) n° 1315/2013 et à l’avis du coordonnateur européen responsable en vertu de l’article 45, paragraphe 8, dudit règlement.

Article 14 – Taux de cofinancement

Cet article fixe les taux de cofinancement maximum applicables à chaque secteur. Il prévoit également les taux de cofinancement maximum dans le cas de programmes de travail intersectoriels afin de faciliter les synergies.

Cet article introduit également une dérogation concernant les montants transférés du Fonds de cohésion.

Article 15 – Coûts éligibles

Cet article établit les critères d’éligibilité qui s’appliquent aux coûts, outre ceux énoncés à l’article 186 du règlement financier.

Article 16 – Combinaison de subventions avec d’autres sources de financement

L’article garantit la possibilité d’utiliser des subventions 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.

Article 17 – Réduction ou suppression des subventions

Afin d’assurer une bonne gestion financière et d’atténuer les risques liés aux importants retards susceptibles de survenir dans le cas des grands projets d’infrastructure, cet article établit les conditions de réduction ou de suppression des subventions. Il prévoit que les subventions peuvent être réduites ou supprimées si l’action n’a pas débuté dans l’année suivant la date de démarrage indiquée dans la convention de subvention ou si, 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 ses objectifs ne soient pas atteints.

Article 18 – Financement cumulé, complémentaire et combiné

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

L'article prévoit qu'une action proposée, qui a reçu une évaluation positive au titre du MIE mais ne peut pas être financée en raison de contraintes budgétaires, peut bénéficier d'un financement au titre du Fonds européen de développement régional (FEDER) ou du Fonds de cohésion.

Article 19 – Programmes de travail

Cet article établit que le programme sera mis en œuvre au moyen de programmes de travail adoptés par la Commission par voie d'acte d'exécution conformément à la procédure d'examen.

Article 20 – Suivi et rapport

Cet article renvoie à l'annexe où figurent les indicateurs de suivi du programme MIE. Cet article autorise la modification des indicateurs par voie d'acte délégué. De surcroît, un cadre sera mis en place pour le suivi et l'évaluation afin de pouvoir apprécier l'état d'avancement du programme au regard de ses objectifs.

Article 21 – Évaluation

Cet article prévoit que la Commission procède à une évaluation intermédiaire et à une évaluation ex-post du programme et communique les conclusions de ces 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

Cet article institue le comité de coordination du MIE au sens du règlement (UE) n° 182/2011. Il précise que la procédure d'examen prévue à l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'appliquera.

Article 23 – Actes délégués

Cet article autorise la Commission à adopter des actes délégués portant sur les parties I, II, III, IV et V de l'annexe.

Article 24 – Exercice de la délégation

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

Article 25 – Information, communication et publicité

Cet article impose aux bénéficiaires de financements MIE de garantir la visibilité du financement européen de leurs actions et fait obligation à la Commission de communiquer sur les actions et les résultats du MIE.

Article 26 – Protection des intérêts financiers de l'Union

Cet article porte sur la compétence de l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) et de la Cour des comptes européenne en ce qui concerne les pays tiers associés au programme.

Article 27 – Abrogation et dispositions transitoires

Cet article abroge le précédent règlement MIE [règlement (UE) n° 1316/2013] et le règlement (UE) n° 283/2014 concernant des orientations pour les réseaux transeuropéens dans le domaine des infrastructures de télécommunications.

Il inclut également des dispositions transitoires concernant les actions du MIE et l'assistance administrative et technique.

Article 28 – Entrée en vigueur

Cet article précise que ce règlement est applicable à partir du 1^{er} janvier 2021.

Annexe – Partie I – Indicateurs

Cette partie de l'annexe présente les indicateurs utilisés pour le suivi de l'avancement du programme au regard de ses objectifs généraux et spécifiques.

Annexe – Partie II – Pourcentages indicatifs applicables au secteur des transports

Cette partie de l'annexe indique les pourcentages indicatifs pour la répartition des ressources budgétaires dans le secteur des transports.

Annexe – Partie III – Corridors du réseau central de transport et tronçons présélectionnés; tronçons présélectionnés du réseau global

Cette partie de l'annexe définit les alignements des corridors du réseau central, y compris leurs tronçons présélectionnés, et fournit une liste indicative des tronçons transfrontaliers du réseau global.

Annexe – Partie IV – Sélection des projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables

Cette partie de l'annexe établit les critères et la procédure de sélection des projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables

Annexe – Partie V – Projets d'intérêt commun en matière d'infrastructures de connectivité numérique

Cette partie de l'annexe fournit une liste indicative des projets d'intérêt commun présélectionnés dans le domaine des infrastructures de connectivité numérique.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et abrogeant les règlements (UE) n° 1316/2013 et (UE) n° 283/2014

(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 européen¹,

vu l'avis du Comité des régions²,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) Afin de parvenir à une croissance intelligente, durable et inclusive et de stimuler la création d'emplois, l'Union européenne a besoin d'infrastructures modernes et hautement performantes qui contribuent à l'interconnexion et à l'intégration de l'Union et de toutes ses régions dans les secteurs des transports, des télécommunications et de l'énergie. Ces interconnexions devraient permettre d'améliorer la libre circulation des personnes, des biens, des capitaux et des services. Les réseaux transeuropéens devraient faciliter les connexions transfrontalières, favoriser une plus grande cohésion économique, sociale et territoriale et contribuer à une économie sociale de marché plus compétitive et à la lutte contre le changement climatique.
- (2) Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (le «programme») vise à accélérer l'investissement dans le domaine des réseaux transeuropéens et à mobiliser les financements provenant tant du secteur public que du secteur privé, tout en renforçant la sécurité juridique et en respectant le principe de neutralité technologique. Le programme devrait permettre d'exploiter au mieux les synergies entre les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique, renforçant ainsi l'efficacité de l'intervention de l'Union et permettant une optimisation des coûts de mise en œuvre.
- (3) Le programme devrait viser à soutenir des projets durables sur les plans environnemental et social et prenant en compte le changement climatique et, le cas échéant, des actions d'adaptation au changement climatique et d'atténuation de ses

¹ JO C du , p. .

² JO C du , p. .

effets. En particulier, la contribution du programme aux objectifs de l'accord de Paris ainsi qu'aux objectifs proposés sur l'énergie et le climat à l'horizon 2030 et la décarbonation à long terme devrait être renforcée.

- (4) Témoignant de l'importance de la lutte contre le changement climatique conformément aux engagements de l'Union à mettre en œuvre l'accord de Paris, et à l'engagement en faveur des objectifs de développement durable des Nations unies, le présent règlement devrait par conséquent intégrer l'action pour le climat et permettre d'atteindre un objectif global de 25 % de dépenses du budget de l'UE contribuant aux objectifs sur le climat³. Les actions mises en place au titre du programme devraient contribuer pour 60 % de l'enveloppe financière globale du programme aux objectifs climatiques, sur la base, entre autres, des marqueurs de Rio: i) 100 % des dépenses relatives aux infrastructures ferroviaires, aux carburants alternatifs, aux transports urbains propres, au transport et au stockage d'électricité, aux réseaux intelligents, au transport de CO₂ et aux énergies renouvelables; ii) 40 % des dépenses relatives au transport multimodal et par voie navigable intérieure et aux infrastructures gazières - si cela permet d'accroître l'utilisation d'hydrogène ou de biométhane renouvelable. Les actions pertinentes seront définies lors de la préparation et de la mise en œuvre du programme, et réexaminées dans le cadre des procédures d'évaluation et d'examen. Afin d'éviter que les infrastructures ne soient vulnérables à l'incidence potentielle du changement climatique à long terme et de veiller à ce que le coût des émissions de gaz à effet de serre résultant du projet soit inclus dans l'évaluation économique du projet, les projets soutenus par le programme devraient être résilients au changement climatique conformément aux lignes directrices qui devraient être définies par la Commission en accord avec les lignes directrices établies pour d'autres programmes de l'Union, le cas échéant.
- (5) Afin de satisfaire aux obligations de rapport prévues par l'article 11, point c), de la directive 2016/2284/CE concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques, modifiant la directive 2003/35/CE et abrogeant la directive 2001/81/CE, en ce qui concerne le recours aux fonds de l'Union pour soutenir les mesures prises en vue de se conformer aux objectifs de ladite directive, les dépenses liées à la réduction des émissions de polluants atmosphériques en vertu de cette même directive font l'objet d'un suivi.
- (6) L'un des principaux objectifs du présent programme est de renforcer les synergies entre les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique. À cette fin, il convient que le présent programme prévoie l'adoption de programmes de travail intersectoriels abordant des domaines d'intervention spécifiques, par exemple la mobilité connectée et automatisée ou les carburants alternatifs. En outre, le programme devrait prévoir, au sein de chaque secteur, la possibilité de considérer comme éligibles certains composants auxiliaires relevant des autres secteurs, lorsqu'une telle approche accroît le bénéfice socio-économique de l'investissement. Les synergies entre les secteurs devraient être encouragées par l'intermédiaire des critères d'attribution présidant à la sélection des actions.

³ COM(2018) 321, p. 13.

- (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 Conseil⁴ (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.
- (8) Afin d'atteindre les objectifs fixés dans les orientations RTE-T, il est nécessaire de soutenir en priorité les chaînons transfrontaliers et les liaisons manquantes et de garantir, le cas échéant, la cohérence des actions soutenues avec les plans de travail des corridors établis conformément à l'article 47 du règlement (UE) n° 1315/2013 et avec le développement global du réseau en ce qui concerne la performance et l'interopérabilité.
- (9) Afin de tenir compte de l'augmentation des flux de transport et de l'évolution du réseau, il convient d'adapter l'alignement des corridors du réseau central et leurs tronçons présélectionnés. Ces adaptations devraient être proportionnées afin de préserver la cohérence et l'efficacité de la mise en place et de la coordination des corridors. C'est la raison pour laquelle la longueur des corridors du réseau central ne devrait pas augmenter de plus de 15 %.
- (10) Il est nécessaire de promouvoir les investissements en faveur d'une mobilité intelligente, durable, inclusive et répondant aux impératifs de sûreté et de sécurité dans l'ensemble de l'Union. En 2017, la Commission a présenté sa communication⁵ «L'Europe en mouvement», une vaste série d'initiatives visant à rendre la circulation plus sûre, encourager une tarification routière intelligente, réduire les émissions de CO₂, la pollution atmosphérique et la congestion, promouvoir la mobilité connectée et autonome, et garantir de bonnes conditions de transport et de repos des travailleurs. Ces initiatives devraient s'accompagner d'un soutien financier de l'Union, le cas échéant par le biais de ce programme.
- (11) Les orientations RTE-T exigent, en ce qui concerne les nouvelles technologies et l'innovation, que le RTE-T permette la décarbonation de tous les modes de transport en encourageant l'efficacité énergétique ainsi que l'utilisation de carburants alternatifs. La directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil⁶ établit un cadre commun de mesures pour le déploiement d'infrastructures de carburants alternatifs dans l'Union afin de réduire au minimum la dépendance des transports à l'égard du pétrole et d'atténuer leur impact environnemental, et impose aux États membres de veiller à ce que des points de recharge ou de ravitaillement soient accessibles au public d'ici au 31 décembre 2025. Comme indiqué dans les propositions de la Commission⁷ de novembre 2017, un ensemble complet de mesures visant à promouvoir une mobilité

⁴ 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).

⁵ Communication de la Commission «L'Europe en mouvement: Programme pour une transition socialement équitable vers une mobilité propre, compétitive et connectée pour tous» – COM(2017) 283

⁶ 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).

⁷ Communication de la Commission: «Réaliser les objectifs en matière de mobilité à faibles taux d'émissions - Une Union européenne qui protège la planète, donne les moyens d'agir à ses consommateurs et défend son industrie et ses travailleurs» – COM(2017) 675

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»⁸, la Commission souligne que les véhicules automatisés et les systèmes de connectivité avancés rendront les véhicules plus sûrs, plus facilement partageables et plus accessibles pour tous les citoyens, y compris ceux qui sont parfois coupés des services de mobilité aujourd'hui, comme les personnes âgées et les personnes handicapées. Dans cette perspective, la Commission a proposé un «plan d'action stratégique de l'UE sur la sécurité routière» et une révision de la directive 2008/96 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.
- (13) Afin d'améliorer la réalisation des projets de transport dans les parties moins développées du réseau, une dotation du Fonds de cohésion devrait être transférée au programme pour financer des projets de transports dans les États membres susceptibles de bénéficier de financements au titre du Fonds de cohésion. Dans une première phase et dans une limite de 70 % de l'enveloppe transférée, la sélection des projets éligibles au financement devrait respecter les dotations nationales au titre du Fonds de cohésion. Les 30 % restants de l'enveloppe transférée devraient être alloués sur une base concurrentielle aux projets situés dans les États membres éligibles au Fonds de cohésion et en accordant la priorité aux chaînons transfrontaliers et aux liaisons manquantes. La Commission devrait soutenir les États membres susceptibles de bénéficier de financements du Fonds de cohésion dans leurs efforts en vue de constituer une réserve appropriée de projets, en particulier en renforçant les capacités institutionnelles des administrations publiques concernées.
- (14) À la suite de la communication conjointe sur l'amélioration de la mobilité militaire dans l'Union européenne de novembre 2017⁹, 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 sécurité¹⁰ a souligné que la politique en matière d'infrastructures de transport offre une excellente occasion d'accroître les synergies entre les besoins en matière de défense et le RTE-T. Le plan d'action indique que le Conseil est invité à examiner et valider les exigences militaires concernant les infrastructures de transport d'ici la mi-2018, et que les services de la Commission recenseront, d'ici 2019, les parties du réseau transeuropéen de transport adaptées au transport militaire, y compris les aménagements à apporter aux infrastructures existantes. Un financement de l'Union pour la mise en œuvre des projets à double usage devrait être mis en œuvre par l'intermédiaire du programme, sur la base des programmes de travail spécifiques précisant les exigences applicables, telles que définies dans le cadre du plan d'action.
- (15) Dans sa communication «Un partenariat stratégique renouvelé et renforcé avec les régions ultrapériphériques de l'Union européenne»¹¹, la Commission souligne les besoins spécifiques des régions ultrapériphériques en matière de transports et la nécessité pour l'Union d'apporter un financement répondant à ces besoins, notamment par l'intermédiaire du programme.

⁸ COM(2018) 293 final.

⁹ JOIN(2017) 41 final.

¹⁰ JOIN(2018) 5 final.

¹¹ COM(2017) 623.

- (16) Compte tenu de l'importance des besoins en investissement pour achever le réseau central du RTE-T d'ici à 2030 (estimés à 350 milliards d'EUR pour la période 2021-2027), le réseau global du RTE-T d'ici à 2050, et des investissements dans la décarbonation, la numérisation et les transports urbains (estimés à 700 milliards d'EUR pour la période 2021-2027), il convient de faire l'usage le plus efficace des différents programmes et instruments de financement de l'UE afin de maximiser la valeur ajoutée des investissements soutenus par l'Union. Cette efficacité serait obtenue par la rationalisation du processus d'investissement, qui permettra une visibilité sur la réserve de projets en matière de transport et une cohérence entre tous les programmes de l'Union concernés, notamment le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, le Fonds européen de développement régional (FEDER), le Fonds de cohésion et InvesEU. En particulier, les conditions favorisantes décrites dans l'annexe IV du règlement (UE) XXX [règlement du Parlement européen et du Conseil portant dispositions communes relatives au Fonds européen de développement régional, au Fonds social européen plus, au Fonds de cohésion et au Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche, et établissant les règles financières applicables à ces Fonds et au Fonds «Asile et migration», au Fonds pour la sécurité intérieure et à l'instrument relatif à la gestion des frontières et aux visas («RDC»)] devraient être prises en compte le cas échéant.
- (17) Le règlement (UE) n° 347/2013 du Parlement européen et du Conseil¹² recense les priorités en matière d'infrastructures énergétiques transeuropéennes à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs de l'Union en matière de politique de l'énergie et du climat. Il recense les projets d'intérêt commun nécessaires à la mise en œuvre de ces priorités et établit des mesures dans le domaine de l'octroi des autorisations, de la participation du secteur public et de la réglementation pour accélérer et/ou faciliter la réalisation de ces projets. Il prévoit également des critères d'éligibilité de ces projets en vue d'un concours financier de l'Union.
- (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 traduit l'approche adoptée au titre de l'initiative «Une énergie propre pour tous les Européens», avec un engagement collectif à atteindre un objectif ambitieux en matière d'énergies renouvelables d'ici à 2030 et la modification du cadre d'action avec des objectifs de décarbonation à long terme ambitieux.
- (20) Des technologies innovantes en matière d'infrastructures, permettant d'évoluer vers des systèmes énergétiques et de mobilité à faibles émissions de carbone et améliorant la sécurité des approvisionnements, sont essentielles au regard de l'agenda de décarbonation de l'Union. En particulier, dans sa communication du 23 novembre 2017 «Renforcer les réseaux énergétiques de l'Europe»¹³, la Commission a souligné que le rôle du secteur de l'électricité, dans lequel les énergies

¹² Règlement (UE) n° 347/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2013 concernant des orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes, et abrogeant la décision n° 1364/2006/CE et modifiant les règlements (CE) n° 713/2009, (CE) n° 714/2009 et (CE) n° 715/2009 (JO L 115 du 25.4.2013, p. 39).

¹³ COM(2017) 718.

renouvelables représenteront la moitié de la production d'ici à 2030, permettra progressivement de décarboner des secteurs dans lesquels les combustibles fossiles ont dominé jusqu'à présent, notamment les transports, l'industrie et le chauffage/refroidissement et que, en conséquence, la politique en matière d'infrastructures énergétiques transeuropéennes est de plus en plus axée sur des projets d'interconnexions électriques, de stockage de l'électricité et de réseaux intelligents. Afin de contribuer aux objectifs de décarbonation de l'Union, il convient d'accorder aux technologies et projets favorisant le passage à une économie à faibles émissions de carbone toute l'attention et la priorité qui leur reviennent. La Commission s'emploiera à faire progresser le nombre de projets de réseaux intelligents transfrontaliers, de stockage innovant ainsi que de transport du dioxyde de carbone à financer au titre du programme.

- (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 Conseil¹⁴.
- (22) La communication «Connectivité pour un marché unique numérique compétitif – Vers une société européenne du gigabit»¹⁵ (la stratégie en faveur de la société du gigabit) définit les objectifs stratégiques à l'horizon 2025, en vue d'optimiser l'investissement dans les infrastructures de connectivité numérique. La directive (UE) 2018/XXX [code des communications électroniques européen] vise entre autres à créer un cadre réglementaire favorisant les investissements privés dans les réseaux de connectivité numérique. Il n'en reste pas moins que le déploiement de réseaux restera commercialement non viable dans de nombreuses régions de l'Union, en raison de divers facteurs tels que l'éloignement et les spécificités territoriales/géographiques, la faible densité démographique et différents facteurs socio-économiques. Il convient par conséquent que le programme soit ajusté de façon à contribuer à ces objectifs stratégiques définis dans la stratégie en faveur de la société du gigabit, en complétant le soutien apporté au déploiement des réseaux à très haute capacité par d'autres programmes, en particulier le Fonds européen de développement régional (FEDER), le Fonds de cohésion et le Fonds InvestEU.
- (23) Alors que tous les réseaux de connectivité numérique reliés à l'internet sont intrinsèquement transeuropéens, en raison essentiellement du fonctionnement des applications et des services qu'ils permettent, une priorité au soutien via le programme

¹⁴ 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).

¹⁵ COM(2016) 587.

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, régionales et nationales, les principaux prestataires de services publics, les hôpitaux et centres médicaux, les plateformes de transport et les entreprises à forte intensité numérique constituent des entités et des lieux qui peuvent susciter d'importantes évolutions socio-économiques dans les zones où ils se trouvent. Ces acteurs socio-économiques doivent être à la pointe de la connectivité en gigabit pour que les citoyens, entreprises et communautés locales européennes puissent accéder aux meilleurs services et applications. Le programme devrait soutenir l'accès de ces acteurs socio-économiques à la connectivité en gigabit afin de maximiser leurs répercussions positives sur l'ensemble de l'économie et de la société, y compris par l'accroissement de la demande de connectivité et de services.
- (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 et de haute qualité dans les centres de la vie publique locale, notamment les entités investies d'une mission de service public telles que les administrations publiques et les prestataires de services publics ainsi que dans les espaces extérieurs accessibles au public, afin de promouvoir la vision numérique de l'UE dans les communautés locales.
- (26) La viabilité des services numériques de nouvelle génération attendus, tels que les services et applications de l'internet des objets dont on escompte des avantages importants dans différents secteurs et pour la société dans son ensemble, nécessitera une couverture transnationale ininterrompue par les réseaux 5G, afin notamment que les utilisateurs et les objets demeurent connectés lors des déplacements. Toutefois les scénarios de partage des coûts du déploiement de la 5G dans ces secteurs restent incertains et les risques du déploiement commercial dans certaines zones vitales sont perçus comme très élevés. Les corridors routiers et les liaisons ferroviaires devraient être déterminants pour la première phase des nouvelles applications dans le domaine de la mobilité connectée et constituent par conséquent des projets transfrontaliers essentiels destinés à être financés au titre du présent programme.
- (27) Les territoires non connectés dans les différentes zones de l'Union, y compris les zones centrales, 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. Ce faisant, 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.

- (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 ou les territoires d'outre-mer au continent, 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. Cependant, ces projets sont souvent non viables commercialement sans soutien financier public.
- (29) Les actions contribuant à des projets d'intérêt commun dans le domaine des infrastructures de connectivité numérique déploient la technologie la mieux adaptée au projet concerné, tout en proposant le meilleur équilibre entre les technologies de pointe en termes de capacités de flux de données, de sécurité de la transmission, de résilience des réseaux et de rentabilité, et devraient être hiérarchisées au moyen de programmes de travail prenant en compte les critères prévus par le présent règlement. Les déploiements de réseaux à très haute capacité peuvent inclure des infrastructures passives, en vue de maximiser les avantages socio-économiques et environnementaux. Enfin, dans le cadre de la hiérarchisation des actions, les éventuelles retombées positives en matière de connectivité sont prises en compte, par exemple lorsqu'un projet déployé peut améliorer la rentabilité de futurs déploiements aboutissant à une couverture élargie des territoires et des populations dans les zones non couvertes jusqu'alors.
- (30) L'Union a développé sa propre technologie de positionnement, navigation et datation (PNT) par satellite (EGNOS/Galileo) et son propre système d'observation de la Terre (Copernicus). Tant EGNOS/Galileo que Copernicus offrent des services avancés qui procurent d'importants avantages économiques aux utilisateurs publics et privés. Par conséquent, toute infrastructure de transport, d'énergie ou numérique financée par le programme – utilisant le PNT ou les services d'observation de la Terre – devrait être techniquement compatible avec EGNOS/Galileo et Copernicus.
- (31) Les résultats positifs du premier appel à propositions au titre de financements mixtes lancé en 2017 dans le cadre du programme actuel ont confirmé la pertinence et la valeur ajoutée de l'utilisation de subventions de l'UE en combinaison avec des financements provenant de la Banque européenne d'investissement, de banques de développement nationales ou d'autres institutions de financement du développement ou d'institutions financières publiques, ainsi que d'institutions financières du secteur privé et d'investisseurs du secteur privé, y compris par l'intermédiaire de partenariats public-privé. Le programme devrait dès lors continuer à prévoir des appels à proposition dédiés permettant de combiner des subventions de l'UE et d'autres sources de financement.
- (32) Les objectifs stratégiques du présent programme seront également mis en œuvre au moyen d'instruments financiers et de garanties budgétaires au titre des possibilités offertes [...] par le Fonds InvestEU. Les actions du programme devraient être utilisées pour remédier aux défaillances du marché ou à des situations d'investissement non optimales, 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 financière¹⁶, 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 nationaux de réforme annuels de manière à définir et coordonner des projets d'investissement prioritaires devant être soutenus par un financement national et/ou de l'Union. Elles devraient également servir à utiliser les financements de l'Union de manière cohérente et maximiser la valeur ajoutée du soutien financier provenant notamment du Fonds européen de développement régional (FEDER), du Fonds de cohésion, du mécanisme européen de stabilisation des investissements, d'InvestEU et du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, le cas échéant. Le soutien financier devrait également être utilisé d'une manière compatible avec l'Union et les plans nationaux en matière d'énergie et de climat, le cas échéant.
- (36) Les règles financières horizontales adoptées par le Parlement européen et le Conseil sur la base de l'article 322 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne s'appliquent au présent règlement. Ces règles sont énoncées dans le règlement financier et fixent notamment les modalités d'établissement et d'exécution du budget au moyen de subventions, de marchés, de prix et d'exécution indirecte et organisent le contrôle de la responsabilité des acteurs financiers. Les règles adoptées sur la base de l'article 322 du TFUE concernent également la protection du budget de l'Union en cas de défaillance généralisée de l'état de droit dans les États membres, étant donné que le respect de l'état de droit est une condition préalable essentielle à la bonne gestion financière et à un financement efficace de l'UE.
- (37) Les types de financement et les modes d'exécution prévus par le présent règlement devraient être choisis en fonction de leur capacité à atteindre les objectifs spécifiques des actions et à produire des résultats, compte tenu notamment des coûts liés aux contrôles, de la charge administrative et du risque attendu de non-respect des règles.

¹⁶ JO C 373 du 20.12.2013, p. 1.

Ceci devrait tenir compte du recours à des montants forfaitaires, à des taux forfaitaires et à des coûts unitaires, ainsi qu'à des financements non liés aux coûts visés à l'article 125, paragraphe 1, du règlement financier.

- (38) Les pays tiers qui sont membres de l'Espace économique européen (EEE) peuvent participer aux programmes de l'Union dans le cadre de la coopération établie au titre de l'accord EEE, qui prévoit la mise en œuvre de ces programmes au moyen d'une décision prise au titre de cet accord. Les pays tiers peuvent également participer sur la base d'autres instruments juridiques. Il convient d'introduire dans le présent règlement une disposition spécifique pour accorder les droits et accès nécessaires permettant à l'ordonnateur compétent, à l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) et à la Cour des comptes européenne d'exercer pleinement leurs compétences respectives.
- (39) Le règlement financier définit les règles concernant l'octroi de subventions. Afin de tenir compte de la spécificité des actions soutenues par le programme et assurer une mise en œuvre cohérente entre les secteurs couverts par le programme, il y a lieu de fournir des indications supplémentaires en ce qui concerne les critères d'éligibilité et d'attribution.
- (40) Conformément au règlement financier, au règlement (UE, Euratom) n° 883/2013 du Parlement européen et du Conseil¹⁷, au règlement (CE, Euratom) n° 2988/95 du Conseil¹⁸, au règlement (Euratom, CE) n° 2185/96 du Conseil¹⁹ et au règlement (UE) 2017/193 du Conseil²⁰, les intérêts financiers de l'Union doivent être protégés au moyen de mesures proportionnées, notamment par la prévention, la détection et la correction des irrégularités et de la fraude, ainsi que les enquêtes en la matière, par le recouvrement des fonds perdus, indûment versés ou mal employés et, si nécessaire, par l'application de sanctions administratives. En particulier, conformément au règlement (UE, Euratom) n° 883/2013 et au règlement (Euratom, CE) n° 2185/96, l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) peut effectuer des enquêtes administratives, y compris des contrôles et vérifications sur place, en vue d'établir l'existence éventuelle d'une fraude, d'un acte de corruption ou de toute autre activité illégale portant atteinte aux intérêts financiers de l'Union. Conformément au règlement (UE) 2017/1939, le Parquet européen peut mener des enquêtes et engager des poursuites dans le cadre de la lutte contre la fraude et les autres infractions pénales portant atteinte aux intérêts financiers de l'Union, comme prévu par la directive (UE) 2017/1371 du Parlement européen et du Conseil²¹. 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

¹⁷ 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).

¹⁸ 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).

¹⁹ 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).

²⁰ 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).

²¹ 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).

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 le cas échéant en fonction de la nouvelle décision sur les PTOM: l'article 94 de la décision 2013/755/UE du Conseil²²], les personnes et les entités établies dans des pays et territoires d'outre-mer (PTOM) remplissent les conditions pour bénéficier d'un financement, sous réserve des règles et des objectifs relatifs au programme ainsi que des dispositions susceptibles de s'appliquer à l'État membre dont relève le PTOM.
- (42) L'Union devrait rechercher une cohérence et des synergies avec les programmes de l'Union en matière de politique extérieure, notamment l'aide de préadhésion, conformément aux engagements pris dans le cadre de la communication «Une perspective d'élargissement crédible ainsi qu'un engagement de l'Union européenne renforcé pour les Balkans occidentaux»²³.
- (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.
- (44) Conformément aux paragraphes 22 et 23 de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016²⁴, il y a lieu d'évaluer ce programme sur la base des informations collectées en application des exigences spécifiques de suivi, tout en évitant une réglementation excessive et des lourdeurs administratives, en particulier pour les États membres. Des évaluations devraient être réalisées par la Commission et communiquées au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, afin d'apprécier l'efficacité et l'efficience du financement et son incidence sur les objectifs globaux du programme.
- (45) Des mesures adéquates de suivi et d'établissement de rapports incluant des indicateurs devraient être mises en œuvre afin de rendre compte de l'état d'avancement du programme au regard des objectifs généraux et spécifiques établis par le présent règlement. Ce système de déclaration de performance devrait garantir la collecte efficiente, efficace et rapide des données permettant de suivre la mise en œuvre et les résultats du programme. Il convient d'imposer des obligations de déclaration proportionnées aux destinataires des fonds de l'Union de manière à recueillir des données pertinentes pour le programme.
- (46) Afin de garantir des conditions uniformes pour la mise en œuvre du présent règlement, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution en ce qui concerne l'adoption des programmes de travail. Ces pouvoirs devraient être exercés en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil²⁵.
- (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

²² JO L 344 du 19.12.2013, p. 1.

²³ COM(2018) 65 final.

²⁴ Accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 entre le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne et la Commission européenne intitulé «Mieux légiférer» JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

²⁵ 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).

des transports et la définition des corridors de réseau central de transport, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne pour modifier les parties I, II et III de l'annexe du présent règlement. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis par l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016. En particulier, pour garantir leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

- (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 Conseil²⁶ 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:

CHAPITRE PREMIER

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier *Objet*

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

Il fixe les objectifs du programme et arrête le budget pour la période 2021-2027, ainsi que les formes de financement de l'Union et les règles relatives à l'octroi d'un tel financement.

Article 2 *Définitions*

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- (a) «action», toute activité qui a été identifiée comme étant financièrement et techniquement indépendante, qui a été délimitée dans le temps et qui est nécessaire à la mise en œuvre d'un projet;
- (b) «carburants alternatifs», les carburants alternatifs au sens de l'article 2, paragraphe 1, de la directive 2014/94/UE;
- (c) «pays associé», un pays tiers partie à un accord avec l'Union qui prévoit sa participation au programme conformément à l'article 5;

²⁶ 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).

- (d) «opération de financement mixte»: une action soutenue par le budget de l'Union, y compris dans le cadre de mécanismes de financement mixte conformément à l'article[2, paragraphe 6] du règlement (UE, Euratom) 2018/XXX (le «règlement financier»), associant des formes d'aide non remboursable et/ou des instruments financiers issus du budget de l'UE et des formes d'aide remboursable d'institutions financières de développement ou d'autres institutions financières publiques, ainsi que d'institutions financières et d'investisseurs commerciaux;
- (e) «réseau global», les infrastructures de transport définies conformément au chapitre II du règlement (UE) n° 1315/2013;
- (f) «réseau central»: les infrastructures de transport définies conformément au chapitre III du règlement (UE) n° 1315/2013;
- (g) «corridors de réseau central», les instruments facilitant la mise en place coordonnée du réseau central tel que visé au chapitre IV du règlement (UE) n° 1315/2013 et figurant dans la partie III de l'annexe du présent règlement;
- (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 des États membres ou entre des États membres et des pays tiers, définis aux articles 6, 7, 9 ou 11 de la directive 2009/28/CE, en matière de planification ou de déploiement des sources d'énergie renouvelables, conformément aux critères énoncés dans la partie IV de l'annexe du présent règlement;
- (i) «infrastructure de connectivité numérique», les réseaux à très haute capacité, systèmes 5G, connectivité sans fil locale de très haute qualité, réseaux dorsaux, et plateformes numériques opérationnelles directement associées aux infrastructures de transport et énergétiques;
- (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 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, entièrement couvert par une infrastructure de connectivité numérique et en particulier les systèmes 5G, autorisant la fourniture ininterrompue de services numériques opérant en synergie, comme la mobilité connectée et automatisée ou des services de mobilité intelligente similaires sur les réseaux ferrés;
- (l) «plateformes numériques opérationnelles directement associées aux infrastructures de transport et énergétiques», les ressources physiques et virtuelles de technologies de l'information et de la communication (TIC), opérant au sommet de l'infrastructure de communication, et supportant les flux, le stockage, le traitement et l'analyse des données des infrastructures de transport et/ou énergétiques;
- (m) «projet d'intérêt commun», tout projet défini dans le règlement (UE) n° 1315/2013 ou le règlement (UE) n° 347/2013 ou à l'article 8 du présent règlement;
- (n) «études», les activités nécessaires à la préparation de la mise en œuvre d'un projet, telles que les études préparatoires, la cartographie, les études de faisabilité, d'évaluation, d'essais et de validation, y compris sous la forme de logiciels, et toute

autre mesure d'appui technique, y compris les actions préalables nécessaires à la définition et au développement d'un projet ainsi qu'à la prise de décision quant à son financement, telles que les actions de reconnaissance sur les sites concernés et la préparation du montage financier;

- (o) «acteurs socio-économiques», les entités qui, de par leur mission, leur nature ou leur localisation, peuvent, directement ou indirectement, générer des avantages socio-économiques importants pour les citoyens, les entreprises et les communautés locales de leur territoire environnant;
- (p) «pays tiers», un pays qui n'est pas membre de l'Union;
- (q) «réseaux à très haute capacité», les réseaux à très haute capacité au sens de l'article [2, paragraphe XX], de la directive (UE) 2018/XXX [le code des communications électroniques européen];
- (r) «travaux»: l'achat, la fourniture et le déploiement des composants, des systèmes et des services, y compris des logiciels, la réalisation des activités de développement, de construction et d'installation relatives à un projet, la réception des installations et le lancement d'un projet.

Article 3

Objectifs

1. Le programme a pour objectif général de développer et de moderniser 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 et en mettant l'accent sur les synergies entre les secteurs.
2. Le programme poursuit les objectifs spécifiques suivants:
 - (a) Dans le secteur des transports:
 - i) contribuer au développement de projets d'intérêt commun relatifs aux réseaux et infrastructures interconnectés et efficaces favorisant une mobilité intelligente, durable, inclusive et répondant aux impératifs de sécurité et de sûreté;
 - ii) adapter les réseaux RTE-T aux besoins en matière de mobilité militaire;
 - (b) Dans le secteur de l'énergie, contribuer au développement de projets d'intérêt commun relatifs au renforcement de l'intégration du marché intérieur de l'énergie, de l'interopérabilité transfrontalière et intersectorielle des réseaux, favoriser la décarbonation, garantir la sécurité de l'approvisionnement et faciliter la coopération transfrontière dans le domaine des énergies renouvelables;
 - (c) Dans le secteur du numérique, contribuer au déploiement de réseaux numériques à très haute capacité et des systèmes 5G, au renforcement de la résilience et des capacités des réseaux numériques dorsaux 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 42 265 493 000 EUR en prix courants.
2. La répartition de cette enveloppe est la suivante:
 - (a) jusqu'à 30 615 493 000 EUR pour les objectifs spécifiques visés à l'article 3, paragraphe 2, point a), dont:
 - i) 12 830 000 000 EUR du pôle d'activités Investissements stratégiques européens;
 - ii) 11 285 493 000 EUR transférés à partir du Fonds de cohésion pour être dépensés conformément au présent règlement exclusivement dans les États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion;
 - iii) 6 500 000 000 EUR du pôle d'activités Défense pour l'objectif spécifique visé à l'article 3, paragraphe 2, point a) ii);
 - (b) jusqu'à 8 650 000 000 EUR pour les objectifs spécifiques visés à l'article 3, paragraphe 2, point b), dont jusqu'à 10 % pour les projets de transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables
 - (c) jusqu'à 3 000 000 000 EUR pour les objectifs spécifiques visés à l'article 3, paragraphe 2, point c).
3. La Commission ne s'écarte pas du montant visé à l'alinéa 2 a) ii).
4. Le montant mentionné au paragraphe 1 peut être consacré à l'aide technique et administrative apportée à l'exécution du programme et des orientations spécifiques aux secteurs, sous la forme notamment d'activités de préparation, de suivi, de contrôle, d'audit et d'évaluation y compris les systèmes internes de technologies de l'information. Ce montant peut également être utilisé pour financer des mesures d'accompagnement visant à soutenir la préparation des projets.
5. Les engagements budgétaires contractés pour des actions dont la réalisation s'étend sur plus d'un exercice peuvent être fractionnés sur plusieurs exercices en tranches annuelles.
6. Sans préjudice du règlement financier, les dépenses afférentes aux actions résultant de projets figurant dans le premier programme de travail peuvent être éligibles à partir du 1^{er} janvier 2021.
7. Le montant transféré du Fonds de cohésion est mis en œuvre conformément au présent règlement, sous réserve des dispositions du paragraphe 8 et sans préjudice de l'article 14, paragraphe 2, point b).
8. En ce qui concerne les montants transférés à partir du Fonds de cohésion, 30 % de ces sommes sont mises à la disposition de tous les États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion, pour financer des projets d'infrastructure de transport au titre du présent règlement, la priorité étant accordée aux chaînons transfrontaliers et aux liaisons manquantes. Jusqu'au 31 décembre 2023, la sélection des projets éligibles au financement est menée dans le respect des dotations nationales dans le cadre du Fonds de cohésion en ce qui concerne 70 % des ressources transférées. À compter du 1^{er} janvier 2024, les

ressources transférées au titre du programme et non engagées dans un projet d'infrastructure de transport, sont mises à la disposition de tous les États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion, pour financer des projets d'infrastructure de transport au titre du présent règlement.

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 si possible 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 dont dispose l'Union de veiller à la bonne gestion financière et de protéger ses intérêts financiers.
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 et dans les conditions prévues dans les programmes de travail visés à l'article 19.

Article 6

Mise en œuvre et formes de financement de l'UE

1. Le programme est mis en œuvre en gestion directe, conformément au règlement financier, ou en gestion indirecte avec les organismes visés à l'article [61, paragraphe 1, point c)] du règlement financier.
2. Le programme peut apporter un financement sous l'une ou l'autre forme prévue dans le règlement financier, en particulier des subventions et des marchés. Il peut aussi fournir un financement sous la forme d'instruments financiers dans le cadre d'opérations de financement mixte. Les opérations de financement mixte décidées au titre du présent programme sont mises en œuvre conformément au règlement InvestEU et au titre X du règlement financier.
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 associent au moins deux États membres et sont inclus dans un accord de coopération ou tout autre type d'accord entre des États membres ou entre des États membres et des pays tiers visés aux articles 6, 7, 9 ou 11 de la directive 2009/28/CE. Ces projets sont définis conformément aux critères et à la procédure visés à la partie IV de l'annexe du présent règlement.
2. La Commission adopte, au plus tard le 31 décembre 2019, un acte délégué en conformité avec l'article 23, point d) du présent règlement pour préciser les critères et le processus de sélection des projets et publie les méthodologies applicables à l'évaluation de la conformité des projets aux critères généraux et à l'analyse coûts-avantages globale visés à l'annexe, partie IV.
3. Les études visant l'élaboration et la sélection de projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables sont éligibles au financement au titre du présent règlement
4. Les projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables sont éligibles à une aide de l'Union pour le financement de travaux s'ils satisfont aux critères supplémentaires suivants:
 - (a) l'analyse coûts-avantages spécifique du projet conformément au point 3 de la partie IV de l'annexe apporte des éléments prouvant l'existence d'importantes économies de coûts et/ou d'avantages en termes d'intégration des systèmes, de sécurité d'approvisionnement ou d'innovation, et;

- (b) le demandeur apporte la preuve que le projet ne pourrait être réalisé en l'absence de la subvention, ou que le projet ne peut pas être commercialement viable en l'absence de la subvention. Cette analyse prend en compte toutes les recettes résultant des régimes de soutien.
5. Le montant de la subvention pour des travaux est proportionné aux économies de coût et/ou aux avantages visés au point 2, b) de la partie IV de l'annexe et n'excède pas le montant nécessaire pour garantir la réalisation du projet ou sa viabilité commerciale.

Article 8

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

1. Les projets d'intérêt commun dans le domaine des infrastructures de connectivité numérique contribuent à la réalisation de l'objectif spécifique visé à l'article 3, paragraphe 2, point c).
2. Les études visant l'élaboration et la sélection de projets d'intérêt commun dans le domaine des infrastructures de connectivité numérique sont éligibles au financement au titre du présent règlement.
3. Sans préjudice des critères d'attribution énoncés à l'article 13, une priorité au financement est déterminée sur la base des critères suivants:
 - (a) les actions contribuant à l'accès aux réseaux à très haute capacité capables de fournir une connectivité gigabit aux acteurs socio-économiques sont hiérarchisées en prenant en compte la fonction de ces acteurs, la pertinence des services et des applications numériques permis par la fourniture de la connectivité sous-jacente, et les avantages socio-économiques potentiels pour les citoyens, les entreprises et les communautés locales, notamment les effets d'entraînement positifs potentiels en matière de connectivité, conformément à la partie V de l'annexe;
 - (b) les actions contribuant à la fourniture d'une connectivité sans fil locale de très haute qualité dans les communautés locales, conformément à la partie V de l'annexe;
 - (c) en ce qui concerne les actions contribuant au déploiement de systèmes 5G, la priorité est donnée au déploiement des corridors 5G le long des principaux axes de transport terrestre, notamment les réseaux transeuropéens de transport. La mesure dans laquelle l'action contribue à la couverture le long des principaux axes de transport permettant la fourniture ininterrompue de services numériques opérant en synergie, et à la maximisation des retombées bénéfiques potentielles pour les territoires et les populations du voisinage de la zone de déploiement du projet est également prise en compte. Une liste indicative de projets susceptibles de bénéficier d'un soutien financier figure à l'annexe, partie V;
 - (d) les projets visant le déploiement de réseaux dorsaux transfrontaliers reliant l'Union à des pays tiers et renforçant les liaisons 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 résilience et de la capacité des réseaux de communications électroniques sur le territoire de l'Union;

- (e) en ce qui concerne la couverture par les réseaux de très haute capacité, la priorité est donnée aux actions contribuant à la couverture de territoires et populations, en proportion inverse de l'intensité de l'aide financière qui serait nécessaire pour permettre la réalisation du projet, par rapport aux taux de cofinancement maximum applicables prévus à l'article 14. La mesure dans laquelle l'action contribue à la couverture globale du territoire et de la population au sein d'une certaine zone de déploiement du projet et à la maximisation des retombées bénéfiques potentielles pour les territoires et les populations au voisinage de la zone de déploiement du projet est également prise en compte;
- (f) en ce qui concerne les projets déployant des plateformes numériques opérationnelles, la priorité est donnée aux actions fondées sur les technologies les plus avancées, en tenant compte d'aspects tels que l'interopérabilité, la cybersécurité, la protection des données et la réutilisation;
- (g) la mesure dans laquelle la technologie déployée est la mieux adaptée au projet concerné, tout en proposant le meilleur équilibre entre les technologies de pointe en matière de capacités de flux de données, de sécurité de la transmission, de résilience des réseaux et de rentabilité.

CHAPITRE II

ÉLIGIBILITÉ

Article 9

Actions éligibles

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

- iii) les actions mettant en œuvre des tronçons du réseau global situés dans les régions ultrapériphériques conformément au chapitre II du règlement (UE) n° 1315/2013, y compris les actions concernant les nœuds urbains, les ports maritimes, les ports intérieurs et les terminaux rail-route du réseau global visés à l'annexe II du règlement (UE) n° 1315/2013;
 - iv) les actions en soutien aux projets d'intérêt commun visant à connecter le réseau transeuropéen aux réseaux d'infrastructures des pays voisins visés à l'article 8, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 1315/2013;
 - (b) Actions relatives à la mobilité intelligente, durable, inclusive et répondant aux impératifs de sûreté et de sécurité:
 - i) les actions en soutien aux autoroutes de la mer conformément à l'article 21 du règlement (UE) n° 1315/2013;
 - ii) les actions en soutien aux systèmes d'applications télématiques, y compris à des fins de sécurité, conformément à l'article 31 du règlement (UE) n° 1315/2013;
 - iii) les actions en soutien aux services de fret conformément à l'article 32 du règlement (UE) n° 1315/2013;
 - iv) les actions en soutien aux nouvelles technologies et à l'innovation, y compris l'automatisation, le renforcement des services de transport, l'intégration modale et les infrastructures de carburants alternatifs, conformément à l'article 33 du règlement (UE) n° 1315/2013;
 - v) les actions d'élimination des obstacles à l'interopérabilité, en particulier lorsqu'elles entraînent des effets de corridors/réseaux.
 - 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 au changement climatique et aux catastrophes naturelles;
 - viii) les actions améliorant l'accessibilité des infrastructures de transport pour tous les utilisateurs conformément à l'article 37 du règlement (UE) n° 1315/2013;
 - ix) les actions améliorant l'accessibilité et la disponibilité des infrastructures de transport à des fins de sécurité ou de protection civile.
 - (c) Au titre de l'objectif spécifique visé à l'article 3, paragraphe 2, point a) ii): les actions, ou activités spécifiques au sein d'une action, en soutien à l'infrastructure de transport sur le réseau RTE-T afin de l'adapter aux exigences de mobilité militaire pour permettre un double usage civil et militaire de l'infrastructure.
- 3. Dans le secteur de l'énergie, les actions suivantes peuvent bénéficier d'une aide financière de l'Union au titre du présent règlement:
 - (a) les actions en lien avec les projets d'intérêt commun visées à l'article 14 du règlement (UE) n° 347/2013;

- (b) les actions en soutien aux projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables, y compris leur conception, définies dans la partie IV de l'annexe du présent règlement, sous réserve du respect des conditions prévues à l'article 7 du présent règlement.
4. Dans le secteur du numérique, les actions suivantes peuvent bénéficier d'une aide financière de l'Union au titre du présent règlement:
- (a) les actions en soutien à la connectivité gigabit des 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 terrestre, notamment les réseaux transeuropéens de transport;
 - (d) les actions en soutien au déploiement de réseaux dorsaux, y compris par câbles sous-marins, dans les États membres et entre l'Union et des pays tiers;
 - (e) les actions en soutien à l'accès des ménages européens aux réseaux de très haute capacité;
 - (f) les actions mettant en œuvre les exigences en matière d'infrastructures de connectivité numérique en lien avec des projets transfrontaliers dans les domaines du transport ou de l'énergie et/ou en soutien aux plateformes numériques opérationnelles directement associées aux infrastructures de transport ou d'énergie.

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

Article 10 *Synergies*

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

Article 11
Entités éligibles

1. Les critères d'éligibilité énoncés au présent article s'appliquent, en plus des critères énoncés à l'article [197] du règlement financier.
2. Les entités suivantes sont éligibles:
 - (a) les entités juridiques établies dans un État membre;
 - (b) les entités juridiques établies dans un pays tiers associé au programme;
 - (c) les entités juridiques constituées en vertu du droit de l'Union et les organisations internationales dans les cas prévus par les programmes de travail.
3. Les personnes physiques ne sont pas éligibles.
4. Les entités juridiques établies dans un pays tiers qui n'est pas associé au programme sont exceptionnellement éligibles pour recevoir un soutien dans le cadre du programme lorsque cela s'avère indispensable pour atteindre les objectifs d'un projet d'intérêt commun donné, ou d'un projet transfrontalier dans le domaine des énergies renouvelables.
5. Les programmes de travail visés à l'article 19 peuvent prévoir que seules les propositions soumises par un ou plusieurs États membres ou, avec l'accord des États membres concernés, par des organisations internationales, des entreprises communes, ou des entreprises ou des organismes publics ou privés, sont éligibles.

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

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

Article 14 *Taux de cofinancement*

1. Pour les études, le montant du concours financier de l'Union n'excède pas 50 % du coût total éligible. Pour les études financées grâce à des montants transférés à partir du Fonds de cohésion, les taux de cofinancement maximum sont ceux applicables au Fonds de cohésion comme précisé au paragraphe 2, point b).
2. Pour les travaux dans le secteur des transports, les taux de cofinancement maximum suivants s'appliquent:
 - (a) pour les travaux relevant des objectifs spécifiques visés à l'article 3, paragraphe 2, point a), le montant du concours financier de l'Union n'excède pas 30 % du coût total éligible. Les taux de cofinancement peuvent être portés à un maximum de 50 % pour des actions relatives aux tronçons transfrontaliers dans les conditions précisées au point c) du présent paragraphe, pour des actions en soutien aux systèmes d'applications télématiques, des actions en soutien aux nouvelles technologies et à l'innovation, des actions en soutien à l'amélioration de la sécurité des infrastructures conformément à la législation de l'Union applicable et pour des actions localisées dans les régions ultrapériphériques;
 - (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;

- (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 particulièrement 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), notamment par l'établissement d'une entreprise unique dédiée au projet, une structure de gouvernance commune et un cadre juridique bilatéral ou un acte d'exécution conformément à l'article 47 du règlement (UE) n° 1315/2013.
3. Pour les travaux dans le secteur de l'énergie, les taux de cofinancement maximum suivants s'appliquent:
- (a) pour les travaux relevant des objectifs spécifiques visés à l'article 3, paragraphe 2, point b), le montant du concours financier de l'Union n'excède pas 50 % du coût total éligible;
 - (b) les taux de cofinancement peuvent être portés à un maximum de 75 % pour des actions contribuant à la mise en œuvre de projets d'intérêt commun qui, sur la base des éléments de preuve visés à l'article 14, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 347/2013, garantissent un degré élevé de sécurité d'approvisionnement à l'échelle régionale ou de l'Union, renforcent la solidarité de l'Union ou proposent des solutions hautement innovantes.
4. Pour les travaux dans le secteur du numérique, les taux de cofinancement maximum suivants s'appliquent: pour les travaux relevant des objectifs spécifiques visés à l'article 3, paragraphe 2, point c), le montant du concours financier de l'Union n'excède pas 30 % du coût total éligible. Les taux de cofinancement peuvent être augmentés jusqu'à 50 % pour des actions présentant une dimension transfrontalière forte, telle que la couverture ininterrompue par des systèmes 5G le long des principaux axes de transport ou le déploiement de réseaux dorsaux entre des États membres et entre l'Union et des pays tiers, et jusqu'à 75 % pour des actions mettant en œuvre la connectivité en gigabit des acteurs socio-économiques. Les actions dans le domaine de la fourniture d'une connectivité sans fil locale dans les communautés locales sont financées par un concours financier de l'Union couvrant jusqu'à 100 % des coûts éligibles, sans préjudice du principe de cofinancement.
5. Le taux de cofinancement maximum applicable aux actions sélectionnées au titre des programmes de travail intersectoriels visés à l'article 10 correspond au taux de cofinancement maximum le plus élevé applicable aux secteurs concernés.

Article 15 *Coûts éligibles*

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

- (a) seules les dépenses exposées dans les États membres peuvent être éligibles, sauf dans les cas où le projet d'intérêt commun ou le projet transfrontalier dans le domaine des énergies renouvelables concerne le territoire d'un ou de plusieurs pays tiers visés à

l'article 5 ou à l'article 11, paragraphe 4, du présent règlement ou les eaux internationales, et où l'action est indispensable à la réalisation des objectifs du projet en question;

- (b) le coût des équipements, des installations et des infrastructures qui est considéré comme une dépense en capital par le bénéficiaire peut être éligible jusqu'à son intégralité;
- (c) les dépenses afférentes à l'achat de terrains sont un coût non éligible;
- (d) les coûts éligibles n'incluent pas la taxe sur la valeur ajoutée («TVA»).

Article 16

Combinaison de subventions avec d'autres sources de financement

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

Article 17

Réduction ou suppression des subventions

1. Outre les motifs précisés à [l'article 131, paragraphe 4,] du règlement financier, le montant de la subvention peut être réduit pour les motifs suivants:
 - (a) l'action n'a pas démarré dans l'année 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 résiliée pour les motifs précisés au paragraphe 1.

Article 18

Financement cumulé, complémentaire et combiné

1. Une action ayant reçu une contribution au titre du programme peut aussi recevoir une contribution de tout autre programme de l'Union, y compris les Fonds en gestion partagée, pour autant que les contributions ne couvrent pas les mêmes coûts. Les règles de chaque programme contributeur de l'Union s'appliquent à sa contribution respective à l'action. Le financement cumulé n'excède pas les coûts totaux éligibles de l'action et le soutien au titre des différents programmes de l'Union peut être calculé au prorata, conformément aux documents établissant les conditions du soutien.
2. Actions qui respectent les conditions cumulatives comparatives suivantes:
 - (a) elles ont fait l'objet d'une évaluation dans le cadre d'un appel à propositions au titre du programme;

- (b) elles satisfont aux exigences minimales de qualité dudit appel à propositions;
- (c) elles ne peuvent être financées au titre de cet appel à propositions en raison de contraintes budgétaires;

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

CHAPITRE IV

PROGRAMMATION, SUIVI, ÉVALUATION ET CONTRÔLE

Article 19

Programme de travail

1. Le programme est mis en œuvre au moyen de programmes de travail visés à l'article 110 du règlement financier. Les programmes de travail indiquent, le cas échéant, le montant global réservé à des opérations de financement mixtes.
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.

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 collectées de manière efficiente, efficace et rapide. Pour ce faire, des obligations de déclaration proportionnées sont imposées aux bénéficiaires des fonds de l'Union et, si nécessaire, aux États membres.

Article 21

Évaluation

1. Les évaluations sont réalisées en temps utile pour permettre leur prise en considération dans le cadre du processus décisionnel.

2. L'évaluation intermédiaire du programme est effectuée dès lors qu'il existe suffisamment d'informations sur sa mise en œuvre, et au plus tard quatre ans après le début de celle-ci.
3. À la fin de la mise en œuvre du programme, et au plus tard quatre ans après la fin de la période spécifiée à l'article 1^{er}, 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. 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

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 I de l'annexe relative aux indicateurs et établir un cadre en matière de suivi et d'évaluation;
- (b) modifier la partie II de l'annexe relative aux pourcentages indicatifs des ressources budgétaires allouées à l'objectif spécifique visé à l'article 3, point a) i);
- (c) modifier la partie III de l'annexe relative à la définition des corridors du réseau central de transport et les tronçons présélectionnés; et les tronçons présélectionnés du réseau global;
- (d) modifier la Partie IV de l'annexe relative à la sélection des projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables;
- (e) modifier la Partie V de l'annexe relative à la sélection des projets d'intérêt commun en matière de connectivité numérique.

Article 24

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 23 est conféré à la Commission jusqu'au 31 décembre 2028.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 23 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de la décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date

ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016.
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 23 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 25

Information, communication et publicité

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

Article 26

Protection des intérêts financiers de l'Union 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.
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^{er} janvier 2021.

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

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le Président

Par le Conseil
Le Président

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

- 1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative
- 1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s) (*groupe de programmes*)
- 1.3. Nature de la proposition/de l'initiative
- 1.4. Justification(s) de la proposition/de l'initiative
- 1.5. Durée et incidence financière
- 1.6. Mode(s) de gestion prévu(s)

2. MESURES DE GESTION

- 2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu
- 2.2. Système de gestion et de contrôle
- 2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

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

- 3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)
- 3.2. Incidence estimée sur les dépenses
 - 3.2.1. *Synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses*
 - 3.2.2. *Incidence estimée sur les crédits de nature administrative*
 - 3.2.3. *Participation de tiers au financement*
- 3.3. Incidence estimée sur les recettes

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et abrogeant les règlements (UE) n° 1316/2013 et (UE) n° 283/2014.

1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s) (groupe de programmes)

Investissements stratégiques européens

1.3. La proposition/l'initiative porte sur:

- ☐ une action nouvelle
- ☐ une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire⁴²
- ☒ la prolongation d'une action existante
- ☐ une fusion ou une réorientation d'une ou de plusieurs actions vers une autre action/une action nouvelle

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

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

Établi en 2014, le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) soutient les investissements dans les réseaux transeuropéens (RTE) dans les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique. Ce programme, qui est essentiel, soutient les priorités pertinentes de l'UE, notamment l'emploi, la croissance et l'investissement, l'union de l'énergie, le marché unique numérique, la lutte contre le changement climatique, une Europe sociale, le marché unique et le commerce. Le MIE est fondé sur les orientations sectorielles respectives.

S'appuyant sur le bilan positif de la mise en œuvre du MIE durant la période 2014-2020, la Commission présente une proposition relative au programme qui succédera au MIE dans le cadre du processus politique global en vue de la préparation du cadre financier pluriannuel (CFP) 2021-2027. Le champ d'application et la conception du nouveau programme tiennent compte de l'évolution des priorités politiques et des orientations générales en matière de simplification fournies par les services centraux de la Commission.

Si les priorités essentielles du programme continuent d'être axées sur les réseaux transeuropéens, le champ d'application du MIE au-delà de 2020 est étendu dans le secteur de l'énergie à la coopération transfrontière dans le domaine des sources d'énergie renouvelables (SER) et est redéfini dans le secteur du numérique, en complémentarité avec le nouveau programme pour une Europe numérique. Plus précisément:

Dans le secteur des transports, le MIE contribue à l'achèvement des deux niveaux du réseau transeuropéen de transport: le réseau central du RTE-T d'ici à 2030 et le

⁴²

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

réseau global du RTE-T d'ici à 2050. Le MIE soutient également le déploiement de systèmes européens de gestion du trafic pour tous les modes de transport et favorise la transition de l'UE vers une mobilité propre et connectée. Le cas échéant, il soutient également l'adaptation du réseau RTE-T aux exigences propres à la mobilité militaire.

Dans le secteur de l'énergie, le MIE contribue à l'achèvement des RTE-E grâce au développement de projets d'intérêt commun portant sur l'intégration plus poussée du marché intérieur de l'énergie et sur l'interopérabilité transnationale et intersectorielle des réseaux. Le MIE promeut également la coopération entre les États membres en matière de planification et de déploiement de SER transfrontalières, et permet ainsi d'atteindre, de manière économiquement efficace, les objectifs à l'horizon 2030.

Dans le secteur du numérique, le MIE contribue à la réalisation des objectifs en matière de connectivité numérique qui ont été fixés dans la stratégie en faveur de la société du gigabit, à la résilience et à la capacité des réseaux numériques de l'UE en s'attaquant au problème de la connectivité à l'échelle internationale, ainsi qu'à la transformation numérique des réseaux d'énergie et de mobilité afin de permettre la fourniture de services transfrontaliers dans ces deux domaines.

En ce qui concerne le modèle de mise en œuvre du programme, il est proposé de poursuivre l'exécution ciblée et efficace en gestion directe par la Commission. La possibilité de renouveler la délégation à l'Agence exécutive pour l'innovation et les réseaux (INEA)⁴³ dépendra du résultat de l'analyse coûts/avantages et des décisions correspondantes qui devront être prises. Toutes les adaptations nécessaires seront apportées pour tenir compte de la nouvelle structure et garantir l'efficacité, accroître la flexibilité, renforcer la cohérence et les synergies, augmenter la simplification et mettre l'accent sur la performance.

L'objectif est de faire en sorte que le programme devienne opérationnel dès son début en 2021. D'intenses préparatifs seront nécessaires pendant la phase de lancement pour pouvoir lancer le MIE en temps utile et allouer les fonds de l'UE aux bénéficiaires dans les meilleurs délais. Une bonne coordination entre les services directement concernés est une condition préalable à la constitution d'une solide réserve de projets et à la planification en temps utile des programmes de travail/appels pour tous les secteurs relevant du MIE (y compris les spécificités de l'enveloppe destinée à la cohésion, les appels à propositions «synergie», l'association ou la combinaison de subventions avec des instruments financiers non européens, etc.).

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

Justification de l'action au niveau européen (ex ante)

L'article 171 du TFUE habilite l'Union à définir des projets d'intérêt commun dans le domaine des infrastructures des RTE tout en laissant aux États membres la

⁴³

Voir section 1.6.

possibilité de choisir les modalités de mise en œuvre. Ce même article habilite l'Union à soutenir de tels projets d'intérêt commun.

Au cours de la période 2014-2020, le programme MIE a soutenu les investissements dans les infrastructures énergétiques, numériques et de transport, conformément à l'article susmentionné du traité. Cependant, les besoins d'investissement dans les RTE vont au-delà de 2020 et, de plus, l'ampleur du problème dépasse les ressources disponibles au niveau des États membres. En effet, les projets RTE revêtent, par définition, une dimension européenne et peuvent être réalisés plus efficacement au niveau de l'Union, engendrant ainsi des retombées globales plus larges, une mise en œuvre plus rapide et une diminution des coûts lorsque les États membres agissent conjointement. Une action au niveau de l'UE dans ce domaine est donc justifiée.

Le prolongement du programme MIE au-delà de 2020 fournira le cadre nécessaire à la poursuite du soutien de l'UE dans les infrastructures énergétiques, numériques et de transport de nature transeuropéenne. Pour chaque secteur, le soutien financier de l'UE est nécessaire pour les raisons suivantes:

Transports: les besoins considérables en matière d'investissements ne peuvent être couverts par les États membres isolément. Les budgets publics font toujours l'objet d'une consolidation fiscale considérable, et il ressort de la mise en œuvre du MIE pour le RTE-T au cours de la période 2014-2016 que le soutien financier apporté par les États membres et le secteur privé demeure essentiel mais insuffisant pour les projets présentant une dimension européenne.

Énergie: même si la plupart des projets d'intérêt commun peuvent être financés, en principe, par le marché, le soutien de l'UE est indispensable pour un certain nombre d'entre eux compte tenu de leurs effets externes (y compris en matière d'innovation) et du volume d'investissements qui est supérieur à la capacité du système pour la socialisation des coûts.

Énergies renouvelables: à l'heure actuelle, le soutien de l'UE aux énergies renouvelables n'a pas pour objectif de faciliter le développement conjoint. Une coordination à l'échelle de l'UE pour le déploiement des énergies renouvelables et la fourniture d'un soutien ciblé de l'UE pourraient faciliter l'intégration du secteur et générer des investissements supplémentaires dans ce domaine. L'aide éventuelle dans ce domaine ne ferait que compenser le coût de la suppression des obstacles liés à la coopération au-delà des frontières entre les États membres et/ou des obstacles qui empêchent l'intégration du secteur. À l'avenir, ces projets devraient être de plus en plus financés par le marché.

Numérique: L'économie et la société de l'UE dépendent largement du déploiement d'une infrastructure de données permettant le développement de nouvelles technologies, de nouveaux services et de nouvelles applications. L'insuffisance des financements et l'absence de chaînons dans les programmes actuels entraînent des lacunes persistantes dans les infrastructures à haut débit, et empêchent ainsi de tirer pleinement parti du potentiel de l'économie numérique de l'UE. L'UE doit prendre des mesures pour garantir une connectivité sans discontinuité dans l'ensemble de l'UE, qui générera à son tour des avantages considérables dans plusieurs secteurs de l'économie et renforcera la cohésion sur tout le continent.

Valeur ajoutée de l'Union escomptée (ex post)

Le MIE apporte une valeur ajoutée européenne grâce au développement de la connectivité dans les secteurs des transports, de l'énergie et des télécommunications,

en privilégiant les biens publics à dimension européenne et les projets qui ne pourraient être réalisés sans un soutien de l'Union. Plus spécifiquement, la valeur ajoutée européenne du MIE réside dans sa capacité à:

~orienter les financements publics et privés vers la réalisation des objectifs de la politique de l'Union;

~permettre des investissements importants dans les cas où les coûts sont supportés au niveau national/local, alors que les bénéfices sont nombreux à une échelle européenne;

~accélérer la transition vers une société numérique et à faibles émissions de carbone.

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

Dans le secteur des transports, il couvre les tronçons transfrontaliers et les goulets d'étranglement sur le réseau central, le déploiement à grande échelle de systèmes de gestion du trafic et les principales priorités nouvelles telles que les carburants de substitution, la numérisation, la sécurité et la mobilité militaire.

Dans le secteur de l'énergie, il couvre les projets d'infrastructure ayant une incidence transfrontalière dans les domaines du transport et du stockage de l'électricité, du gaz, du transport du CO₂ et des réseaux intelligents à l'interface entre les réseaux de transport et de distribution, ainsi que l'amélioration de l'intelligence des réseaux de transport. Il couvre également le déploiement et l'aménagement transfrontaliers ciblés des énergies renouvelables impliquant au moins deux États membres.

Dans le secteur du numérique, il couvre le déploiement de projets en matière de connectivité numérique susceptibles d'avoir un impact élevé sur le marché unique numérique, notamment au travers de leur alignement sur les objectifs inscrits dans la communication sur la stratégie en faveur de la société du gigabit, d'effets transfrontaliers importants et de synergies intersectorielles et avec les services numériques activés. Les projets sont par ailleurs classés par ordre de priorité en tenant compte des avantages que présente leur réalisation à l'échelle de l'UE; en effet, certains projets ne pourraient pas être réalisés s'ils étaient menés par les États membres, et une série d'interventions isolées et non coordonnées ne permettraient pas à d'autres projets d'avoir le même impact sur le marché unique numérique.

1.4.3. Leçons tirées d'expériences similaires

Les résultats de l'évaluation à mi-parcours du MIE 2014-2020 et la consultation publique ouverte sur l'avenir du programme MIE montrent qu'il est possible de poursuivre le programme au-delà de 2020.

Les principales conclusions de l'évaluation à mi-parcours du MIE, adoptée par la Commission le 13 février 2018, étaient les suivantes:

Globalement, le MIE, trois ans et demi après sa mise en œuvre, est en bonne voie, même s'il est beaucoup trop tôt pour mesurer les résultats étant donné qu'il n'en est qu'à ses débuts. De même, le cadre d'évaluation des résultats établi dans le règlement manque d'indicateurs bien définis ou solides. À cette réserve près, l'évaluation a permis de mettre en exergue les points suivants:

Le MIE est un instrument efficace et ciblé qui facilite les investissements dans les infrastructures transeuropéennes dans les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique. Le MIE contribue à la réalisation des objectifs fixés par la Commission

en matière de création d'emplois, de dynamisation de la croissance, de stimulation des investissements, d'établissement du marché intérieur, de mise en œuvre de l'union de l'énergie, de protection du climat et de mise en place d'un marché unique numérique.

Le MIE apporte une grande valeur ajoutée européenne à l'ensemble des États membres en soutenant les projets de connectivité transfrontaliers.

Les projets menés dans le secteur de l'énergie garantissent la sécurité d'approvisionnement et jouent un rôle clé dans la décarbonation rentable de l'économie. Le MIE contribue également au déploiement, à l'échelle de l'Union, de nouveaux systèmes de gestion du trafic et de sécurité, de lignes électriques hautement performantes et de réseaux intelligents, ainsi qu'au déploiement de services numériques à haut débit et interconnectés.

Dans le secteur des télécommunications, la double priorité du MIE accordée aux services numériques transfrontaliers d'intérêt public et aux infrastructures de communication et de calcul a montré que le programme a une incidence importante sur la réalisation des objectifs de création d'un marché unique numérique européen. Étant donné que le financement proposé pour le volet «Télécommunications» du MIE a été réduit de manière significative de manière significative, les fonds alloués au titre du programme ne pouvaient soutenir que les toutes premières étapes du passage à des infrastructures numériques transfrontalières complètes dans des domaines d'intérêt public.

L'achèvement des RTE, qui figure parmi les priorités de la politique de l'Union, nécessitera encore d'énormes investissements, dont une partie dépendra du soutien continu de l'Union. Il existe un potentiel de mobilisation des investissements publics et privés supplémentaires si l'Union se donne les moyens de dégager des fonds additionnels pour remédier aux défaillances du marché.

En ce qui concerne la mise en œuvre du programme, il ressort de l'évaluation que:

La gestion directe des subventions du MIE s'est avérée très efficace. Elle repose sur une solide réserve de projets, une procédure de sélection concurrentielle, une priorité accordée aux objectifs des politiques sectorielles de l'Union, une mise en œuvre coordonnée et une participation totale des États membres. L'agence exécutive INEA affiche d'excellents résultats dans la gestion financière du MIE.

Pour la première fois, une part de l'enveloppe allouée à la cohésion pour le secteur des transports a été exécutée en gestion directe dans le cadre du MIE. La totalité de l'enveloppe a été allouée au cours de la première moitié de la période de programmation, quasi exclusivement en faveur de modes de transport durables.

Le MIE a continué d'utiliser et de développer des instruments financiers innovants. Leur déploiement a toutefois été limité en raison des nouvelles possibilités offertes par l'EFSI. L'utilisation des instruments financiers du MIE devrait être adoptée lors de la seconde moitié du programme, lorsque la complémentarité avec l'EFSI aura été assurée.

Une première expérience très fructueuse de combinaison des subventions et des instruments financiers a été réalisée en 2017 dans le secteur des transports, permettant l'utilisation de subventions pour optimiser l'effet de levier des fonds privés ou publics.

Le MIE a également expérimenté des synergies entre les secteurs, mais a été limité par des contraintes dues au cadre juridico-budgétaire actuel. Les orientations politiques sectorielles et l'instrument MIE devraient être assouplis pour faciliter la création de synergies et mieux répondre aux nouvelles évolutions technologiques et priorités.

Pendant la période 2021-2027, l'alignement du MIE sur les priorités politiques actuelles de la Commission, notamment la numérisation et la décarbonation, se poursuivra. Cela permettra de renforcer la mise en œuvre du MIE alors que d'autres domaines de synergie pourront apparaître.

La Commission propose de continuer la mise en œuvre du MIE au-delà de 2020 en gestion directe, comme c'était le cas pour le MIE 2014-2020. Certaines améliorations seront apportées. Outre la nécessité de disposer d'indicateurs bien définis et de formuler d'autres recommandations découlant de l'évaluation à mi-parcours, il sera nécessaire d'intégrer des adaptations en vue d'une simplification et d'une efficacité accrues, dans le respect des orientations de la Commission en matière de simplification.

D'autres points à améliorer concernent la réduction des exigences administratives pour les petites subventions, les formes novatrices de soutien, l'assistance technique à la préparation des projets, le caractère durable/la résilience au changement climatique de certains types de projets et les synergies. Le manque actuel de flexibilité en ce qui concerne les priorités et les possibilités d'intervention, par exemple pour tenir compte des nouvelles priorités politiques ou pour refléter les progrès technologiques, sera également examiné.

1.4.4. *Compatibilité et synergie éventuelle avec d'autres instruments appropriés*

Fonds de cohésion (FC) FEDER	• Meilleure distinction entre les champs d'application des FC/FEDER et du MIE dans le domaine des transports⁴⁴: le MIE cible les infrastructures du RTE-T qui présentent une dimension transfrontalière (y compris par l'allocation d'une enveloppe consacrée aux transports au titre du Fonds de cohésion), tandis que les Fonds ESI ciblent les besoins de mobilité urbaine, locale et régionale. • Meilleure coordination et rationalisation des objectifs et interventions politiques au moyen de conditions ex ante applicables aux investissements dans le domaine des transports relevant de la gestion partagée (afin de garantir une cohérence optimale avec le RTE-T). • Meilleure distinction dans le domaine de l'énergie, le MIE ciblant le RTE-E (y compris les réseaux intelligents de transport et l'interface entre les réseaux de transport et de distribution) et les FC/FEDER ciblant le transport au niveau national/régional, la distribution, les réseaux intelligents et les stockages au niveau de la distribution. L'importance croissante des investissements aux niveaux local et régional dans un système énergétique décentralisé met en évidence la pertinence constante, voire accrue, du
------------------------------	--

⁴⁴ Sous réserve des décisions finales concernant le champ d'application et le budget de chaque programme.

	financement au titre des FC/FEDER dans le domaine de l'énergie. • Les FC/FEDER et le MIE fournissent tous deux un soutien cohérent et complémentaire aux objectifs stratégiques de l'UE en matière de connectivité dans le secteur du numérique. Tant les FC/FEDER que le MIE devraient contribuer à la réalisation d'un objectif commun: le MIE devrait couvrir les zones où le marché est défaillant et où les projets peuvent être déployés au moyen de subventions à faible intensité, ce qui permettrait aux FC/FEDER de cibler les zones où le marché est davantage défaillant et qui requièrent des subventions plus importantes et de plus grande intensité. • Meilleure harmonisation des règles en ce qui concerne les demandes, la mise en œuvre et le suivi.
InvestEU	• Absence d'instruments financiers dans le MIE. • Subventions axées sur des projets ne pouvant pas bénéficier d'un soutien au moyen d'instruments financiers, ou • Utilisation de subventions pour association avec InvestEU (ou autre financement privé) si nécessaire pour des raisons d'attrait financier.
Programme pour une Europe numérique	• Selon sa définition actuelle, le programme pour une Europe numérique inclura des activités futures concernant les infrastructures de services numériques relevant du MIE actuel. • Les services développés dans le cadre du programme pour une Europe numérique seront transmis via les infrastructures de connectivité prévues par le MIE 2021-2027. • Les mesures de cybersécurité élaborées dans le cadre du programme pour une Europe numérique serviront également à protéger les infrastructures critiques soutenues par le MIE 2021-2027.
Horizon Europe	• Comme c'est le cas pour le MIE actuel, alors que le développement de solutions innovantes sera soutenu par le programme de recherche de l'UE Horizon Europe, le déploiement de solutions innovantes recevra le soutien du nouveau MIE lorsqu'il entrera dans son champ d'application (par exemple en ce qui concerne les carburants de substitution ou les systèmes numériques de gestion du trafic). Il n'existe aucun risque de recoupement compte tenu des degrés de maturité intrinsèquement différents sur le marché entre les actions menées dans le cadre d'Horizon Europe et celles du MIE.

1.5. Durée et incidence financière

☒ durée limitée

- ☒ Initiative en vigueur à partir du 1.1.2021 jusqu'au 31.12.2027
- ☒ Incidence financière de 2021 à 2027 pour les crédits d'engagement et de 2021 à 2033 pour les crédits de paiement.

☐ durée illimitée

- Mise en œuvre avec une période de montée en puissance de AAAA jusqu'en AAAA,

puis un fonctionnement en rythme de croisière au-delà.

1.6. Mode(s) de gestion prévu(s)⁴⁵

☒ Gestion directe par la Commission

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

☐ Gestion partagée avec les États membres

☒ Gestion indirecte en confiant des tâches d'exécution budgétaire:

- ☐ à des pays tiers ou aux organismes qu'ils ont désignés;
- ☐ à des organisations internationales et à leurs agences (à préciser);
- ☐ à la BEI et au Fonds européen d'investissement;
- ☐ aux organismes visés aux articles 70 et 71 du règlement financier;
- ☒ à des organismes de droit public;
- ☐ à des organismes de droit privé investis d'une mission de service public, pour autant qu'ils présentent les garanties financières suffisantes;
- ☐ à des organismes de droit privé d'un État membre qui sont chargés de la mise en œuvre d'un partenariat public-privé et présentent les garanties financières suffisantes;
- ☐ à des personnes chargées de l'exécution d'actions spécifiques relevant de la PESC, en vertu du titre V du traité sur l'Union européenne, identifiées dans l'acte de base concerné.

– *Si plusieurs modes de gestion sont indiqués, veuillez donner des précisions dans la partie «Remarques».*

Remarques

Le programme est mis en œuvre en gestion directe, conformément au règlement financier. Une mise en œuvre en gestion indirecte peut être envisagée pour les infrastructures offrant une connectivité numérique, en particulier pour les acteurs socio-économiques. Aux fins de la présente fiche financière législative, la gestion directe est considérée en vue d'établir les prévisions les plus prudentes.

⁴⁵

Les explications sur les modes de gestion ainsi que les références au règlement financier sont disponibles sur le site BudgWeb:

<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/FR/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

En fonction du résultat d'une future analyse coûts/avantages et compte tenu de la période 2014-2020, la majeure partie du budget pourrait être mise en œuvre au moyen d'une délégation à une agence exécutive⁴⁶. Dans ce cas, seules les actions de soutien du programme seraient gérées directement par les services de la Commission.

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

Préciser la fréquence et les conditions de ces dispositions.

Par rapport au MIE 2014-2020, un cadre de performance plus simple mais plus solide sera mis en place pour suivre la réalisation des objectifs du programme et sa contribution aux objectifs stratégiques de l'UE. Des indicateurs de suivi de la mise en œuvre et des progrès du programme seront élaborés.

Le programme fera l'objet d'une évaluation à mi-parcours et d'une évaluation ex post, afin d'en évaluer l'efficacité, l'efficience, la pertinence, la cohérence et la valeur ajoutée.

En ce qui concerne les actions, le système de déclaration de performance garantira que les données permettant de suivre la mise en œuvre et les résultats du programme sont collectées de manière efficiente, efficace et rapide. Pour ce faire, des obligations de déclaration proportionnées seront imposées aux bénéficiaires de fonds de l'Union et (si nécessaire) aux États membres.

Des rapports opérationnels sur la gestion des projets et l'exécution financière seront régulièrement publiés pour contribuer au suivi des objectifs du programme.

2.2. Système(s) de gestion et de contrôle

2.2.1. Justification du (des) mode(s) de gestion, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre du financement, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée

Le programme sera mis en œuvre en gestion directe. Sa mise en œuvre pourrait être déléguée à une agence exécutive, sous réserve du résultat de l'analyse coûts/avantages et des décisions correspondantes qui devront être prises. Certaines actions de soutien du programme pourraient dans ce cas être gérées directement par la Commission.

L'INEA est une agence exécutive bien établie qui possède la structure et les procédures nécessaires pour assurer la poursuite de la gestion du MIE. Sa création était axée sur la gestion des projets RTE-T en fonction des perspectives financières 2000-2006 et 2007-2013, et du MIE 2014-2020.

Comme en témoigne l'évaluation à mi-parcours du MIE 2014-2020, la gestion directe des subventions du MIE dans le cadre du mandat actuel de l'INEA s'est avérée être très efficace. Elle repose sur une solide réserve de projets, une procédure de sélection concurrentielle, une priorité accordée aux objectifs politiques de l'Union, une mise en œuvre coordonnée et une participation totale des États

⁴⁶ La mise en œuvre du programme peut être (partiellement) déléguée à une agence exécutive, sous réserve du résultat de l'analyse coûts/avantages et des décisions correspondantes qui devront être prises; les crédits administratifs correspondants pour la mise en œuvre du programme par la Commission et l'agence exécutive seront adaptés en conséquence.

membres. L'INEA affiche d'excellents résultats dans la gestion tant financière que budgétaire du MIE.

Une mise en œuvre en gestion indirecte peut être envisagée pour les infrastructures offrant une connectivité numérique, en particulier pour les acteurs socio-économiques.

Le programme sera principalement mis en œuvre au moyen de subventions. La stratégie de contrôle sera mise au point en conséquence et sera axée sur trois grandes étapes de la mise en œuvre des subventions, conformément au règlement financier:

l'organisation d'appels et la sélection des propositions qui correspondent aux objectifs stratégiques du programme;

le suivi opérationnel et les contrôles ex-ante portant sur la mise en œuvre des projets, la passation des marchés publics, le préfinancement, les paiements intermédiaires et finaux, la gestion des garanties;

les contrôles ex post des projets et des paiements.

Cette stratégie de contrôle devrait fournir des résultats de performance conformes aux paramètres respectés dans le cadre de la première édition du programme⁴⁷.

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

~100 % des bénéficiaires informés en temps utile;

~plus de 95 % des conventions de subvention signées en temps utile;

~100 % des paiements effectués en temps utile;

~taux d'erreur résiduel (TER) sous le seuil d'erreur inacceptable de 2 %.

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

Les risques recensés demeurent dans une large mesure identiques à ceux répertoriés pour le programme précédent:

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

des retards dans la mise en œuvre des projets;

une possibilité d'erreurs ou de mauvaise gestion des fonds de l'UE;

une évolution des conditions de marché, notamment si la demande d'infrastructures devait diminuer, comme ce fut le cas lors de la dernière crise financière.

À cet égard, la nouvelle initiative sur la mobilité militaire devrait présenter les mêmes risques que d'autres projets de transport.

Dans le secteur du numérique, le MIE financera de nouveaux types de projets d'infrastructure numérique (ex.: couloirs d'essais 5G, câbles sous-marins), qui n'étaient pas couverts précédemment par le programme MIE et qui impliquent de nouveaux types de parties prenantes (ex.: acteurs socio-économiques, tels que les établissements scolaires, les hôpitaux, etc.). Pour cette raison, le volet «Numérique»

⁴⁷

Sur la base des informations publiées dans le rapport annuel d'activités (RAA) de l'INEA pour 2017.

du MIE prévoira des actions de soutien visant à encourager les parties prenantes à s'engager activement et visant au développement de projets (y compris, par exemple, l'assistance technique). En outre, les actions pour le déploiement de couloirs d'essais 5G concernent des nouvelles technologies qui dépendent de l'évolution du marché vers les normes de l'industrie et de la disponibilité des nouvelles technologies pour le déploiement des matériels et logiciels requis. Les conditions du marché peuvent donc avoir une incidence sur le calendrier de mise en œuvre des actions spécifiques.

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

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

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

En partant de l'hypothèse que le nouveau programme MIE sera géré par la Commission, le coût des contrôles serait plus élevé que dans le cadre de l'actuel MIE, et pourrait être de l'ordre de 1 à 3 % des crédits de paiement.

Coût et avantages des contrôles

Le coût des contrôles dans le cadre de l'actuel MIE a été divisé entre le coût de la surveillance au niveau de la Commission et le coût des contrôles opérationnels au niveau de l'organe d'exécution. Le coût des contrôles pour les instruments financiers connexes, qui ne feront pas partie du MIE, a été examiné séparément.

Le coût des contrôles au niveau de la Commission, dans les trois DG concernées, est estimé⁴⁸ à environ 0,1 % des crédits de paiement opérationnels au niveau du programme.

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

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

⁴⁸ Cette estimation ne tient pas compte des aspects stratégiques et politiques liés au programme, ni de la surveillance des instruments délégués du MIE.

Historiquement, l'INEA a connu un environnement de contrôle stable, le coût des contrôles représentant environ 0,95 % des paiements opérationnels pour 2015 et 2016 respectivement. Dans son RAA pour 2017, l'INEA a estimé que le coût des contrôles pour 2017 dans le cadre du MIE (y compris les legs) était de 20 millions d'euros, soit 1,25 % du total des paiements opérationnels (1 602,2 millions d'euros).

Compte tenu du fait que le nouveau programme MIE, s'agissant de la taille et du type des projets, s'inscrit dans le prolongement du MIE actuel, le coût des contrôles au niveau de l'entité devrait, dans l'attente de l'évaluation du rapport coûts/avantages à venir, rester globalement dans cette fourchette; il se peut toutefois que le renforcement des capacités nécessaires pour lancer les ajouts au programme se traduisent, logiquement, par une augmentation du coût des contrôles.

Les avantages des contrôles sont les suivants:

- Éviter que des propositions plus faibles ou inadéquates ne soient sélectionnées;
- Optimiser la planification et l'utilisation des fonds de l'UE, de manière à préserver la valeur ajoutée de l'UE;
- Garantir la qualité des conventions de subvention, éviter les erreurs dans l'identification des entités juridiques, assurer le calcul correct des contributions de l'UE et prendre les garanties nécessaires à la bonne utilisation des subventions;
- Détecter les coûts inéligibles au stade du paiement;
- Détecter les erreurs affectant la légalité et la régularité des opérations au stade de l'audit.

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

Niveau d'erreur estimatif

Pour le programme MIE, 2017 était la première année de la campagne d'audit. Pour les volets «Transports» et «Énergie» du MIE, les résultats d'audit sont limités à ce stade. Le taux d'erreur résiduel estimé pour tous les secteurs relevant du MIE est de l'ordre de 1 à 2 %. Cette estimation reste valable pour le MIE 2.

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

Préciser les mesures de prévention et de protection existantes ou envisagées, au titre de la stratégie antifraude par exemple.

Les directions générales de la Commission responsables des actions financées au titre du présent règlement s'engagent à protéger les intérêts financiers de l'Union, conformément à la stratégie antifraude de la Commission [COM(2011) 376 du 24 juin 2011] et sa révision à venir. Les mesures antifraude prévoient notamment l'application de mesures préventives contre la fraude, la corruption et toute autre activité illégale; des contrôles efficaces; le recouvrement des montants indûment payés et, lorsque des irrégularités sont constatées, l'application de sanctions effectives, proportionnées et dissuasives, conformément au règlement (CE, Euratom) n° 2988/95 du Conseil, au règlement (Euratom, CE) n° 2185/96 du Conseil et au règlement (CE) n° 1073/1999 du Parlement européen et du Conseil.

La DG CNECT, la DG MOVE et la DG ENER, ainsi que l'Agence exécutive INEA, ont mis à jour (MOVE: novembre 2017, ENER: décembre 2017), ou mettront à jour d'ici à la fin 2019 (DG CNECT, INEA), leurs stratégies antifraude et leurs plans d'action correspondants au niveau DG qui couvrent l'intégralité du cycle de la dépense, compte tenu de la proportionnalité et du rapport coûts/avantages des mesures à mettre en œuvre, et permettent une évaluation des risques du programme.

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

Le suivi administratif des marchés, subventions et paiements y afférents relève de la compétence de l'INEA. La stratégie antifraude est mise à jour tous les deux ans, la dernière mise à jour ayant eu lieu fin 2016. L'Agence élabore ses propres mesures antifraude, qui contiennent une stratégie d'audit ex-post visant à évaluer la légalité et la régularité des transactions sous-jacentes et à récupérer les montants indûment payés. L'INEA est soumise chaque année à un audit de la Cour des comptes européenne visant à établir si les comptabilités offrent une image fidèle et à évaluer la légalité et la régularité des transactions sous-jacentes (recettes et dépenses); l'Agence est également soumise chaque année à la procédure de décharge du Parlement européen et du Conseil.

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

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

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

3.1. Rubrique du cadre financier pluriannuel et nouvelle(s) ligne(s) budgétaire(s) de dépenses proposée(s)

Rubrique du cadre	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation
-------------------	------------------	----------------------	---------------

financier pluriannuel	1 – Marché unique, innovation et numérique 2 – Cohésion et valeurs 5 – Sécurité et défense	CD/CND ⁴⁹	de pays AELE ⁵⁰	de pays candidats ⁵¹	de pays tiers	au sens de l'article 21, paragraphe 2, point b), du règlement financier
	02 03 01 Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) — Objectif spécifique «Transports» 05 03 Contribution du Fonds de cohésion au MIE — Objectif spécifique «Transports» 13 03 Objectif spécifique «Mobilité militaire» au titre du MIE-Transports 02 03 02 MIE – Objectif spécifique «Énergie» 02 03 03 MIE – Objectif spécifique «Numérique» Soutien administratif du MIE	CD CD CD CD CD CD CND	OUI	NON	OUI	NON

⁴⁹ CD = crédits dissociés / CND = crédits non dissociés.

⁵⁰ AELE: Association européenne de libre-échange.

⁵¹ Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

3.2. Incidence estimée sur les dépenses

3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses

En Mio EUR (à la 3e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel	1, 2, 5	1 – Marché unique, innovation et numérique 2 – Cohésion et valeurs 5 – Sécurité et défense
---	---------	--

			2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Post 2027	TOTAL
02 03 01 Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) — Transports	Engagements	(1)	1 717,800	1 752,656	1 787,509	1 823,359	1 861,206	1 898,051	1 935,892		12 776,473
	Paiements	(2)	212,678	787,447	1 000,889	1 157,909	1 301,191	1 439,954	1 510,550	5 365,855	12 776,473
05 03 Contribution du Fonds de cohésion au mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) — Transports	Engagements	(1)	1 435,757	1 487,467	1 543,787	1 601,874	1 661,779	1 723,866	1 788,588		11 243,118
	Paiements	(2)	77,593	498,789	522,922	542,758	563,230	584,362	606,284	7 847,181	11 243,118
13 03 Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) — Transports — Mobilité militaire	Engagements	(1)	871,300	889,266	908,231	926,196	945,160	964,123	983,086		6 487,362
	Paiements	(2)	109,577	400,629	509,443	588,928	661,407	731,950	767,571	2 717,857	6 487,362
02 03 02 Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) — Énergie	Engagements	(1)	1 158,000	1 180,900	1 204,798	1 229,694	1 254,588	1 279,480	1 307,200		8 614,659
	Paiements	(2)	107,636	418,723	498,757	572,186	604,053	623,041	641,070	5 149,194	8 614,659
02 03 03 Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) — Numérique	Engagements	(1)	394,800	402,636	411,469	419,298	428,124	435,947	446,765		2 939,039
	Paiements	(2)	22,827	142,297	200,809	234,226	250,232	257,186	262,325	1 569,136	2 939,039

Soutien administratif du MIE ⁵²	Engagements = Paiements	(3)	27,800	28,356	28,923	29,502	30,092	30,693	31,307		206,673
TOTAL des crédits pour l'enveloppe du programme	Engagements	=1+3	5 605,457	5 741, 281	5 884,717	6 029,923	6 180,949	6 332,159	6 491,007		42 265,493
	Paiements	=2+3	558,111	2 276,241	2 761,743	3 125,509	3 410,205	3 667,185	3 817,276	22 649,223	42 265,493

Rubrique du cadre financier pluriannuel	7	«Dépenses administratives»
--	----------	----------------------------

Cette partie est à compléter en utilisant les «données budgétaires de nature administrative», à introduire d'abord dans l'annexe de la fiche financière législative, à charger dans DECIDE pour les besoins de la consultation interservices.

En Mio EUR (à la 3e décimale)

		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Post 2027	TOTAL
Ressources humaines		22,283	22,252	21,714	20,073	19,228	18,137	17,190		140,877
Autres dépenses administratives		8,805	9,947	10,192	10,479	9,852	9,840	10,695		69,811
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel	(Total engagements = Total paiements)	31,089	32,199	31,906	30,552	29,080	27,977	27,886		210,688

En Mio EUR (à la 3e décimale)

		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Post 2027	TOTAL
--	--	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	----------------------	--------------

⁵² Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

TOTAL des crédits des diverses RUBRIQUES du cadre financier pluriannuel	Engagements	5 636,546	5 773,480	5 916,623	6 060,475	6 210,029	6 360,136	6 518,893		42 476,181
	Palements	589,200	2 308,440	2 793,649	3 156,061	3 439,285	3 695,162	3 845,162	22 649,223	42 476,181

3.2.2. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits de nature administrative

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

En Mio EUR (à la 3e décimale)

Années	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
--------	------	------	------	------	------	------	------	-------

Rubrique 7 du cadre financier pluriannuel								
Ressources humaines	22,283	22,252	21,714	20,073	19,228	18,137	17,190	140,877
Autres dépenses administratives	8,805	9,947	10,192	10,479	9,852	9,840	10,695	69,811
Sous-total RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel	31,089	32,199	31,906	30,552	29,080	27,977	27,886	210,688

Hors RUBRIQUE 7 ⁵³ du cadre financier pluriannuel								
Ressources humaines								
Autres dépenses de nature administrative	27,800	28,356	28,923	29,502	30,092	30,693	31,307	206,673
Sous-total hors RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel	27,800	28,356	28,923	29,502	30,092	30,693	31,307	206,673

TOTAL	58,889	60,555	60,829	60,053	59,171	58,670	59,193	417,361
--------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	----------------

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

⁵³ Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe. Cela comprend les montants nécessaires pour la gestion des engagements restant à liquider («legs») des programmes 2014-2020 actuellement gérés par une agence exécutive.

3.2.2.1. Besoins estimés en ressources humaines

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

Estimation à exprimer en équivalents temps plein

Années		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
• Emplois du tableau des effectifs (fonctionnaires et agents temporaires)								
Siège et bureaux de représentation de la Commission		93	90	83	75	71	67	88
Délégations								
Recherche								
• Personnel externe (en équivalents temps plein: ETP) - AC, AL, END, INT et JPD ⁵⁴								
Rubrique 7								
Financés au titre de la RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel	- au siège	122	128	133	126	122	116	85
	- en délégation							
Financés par l'enveloppe du programme ⁵⁵	- au siège							
	- en délégation							
Recherche								
Autre (préciser)								
TOTAL		215	218	216	201	193	183	173

Les besoins en ressources humaines seront couverts par les effectifs de la DG déjà affectés à la gestion de l’action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés si nécessaire par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d’allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

Description des tâches à effectuer:

Fonctionnaires et agents temporaires	• Élaboration des politiques et stratégie • Soutien aux enceintes régionales et thématiques pour le recensement de projets d’intérêt commun • Coordination et liaison avec toutes les parties prenantes (États membres, pays tiers, autres DG et autres institutions de l’UE, enceintes régionales et thématiques, etc.) • Élaboration du programme de travail annuel • Procédure de sélection • Gestion des appels à propositions annuels et sélection des projets pouvant bénéficier d’un soutien financier de l’UE • Gestion opérationnelle et financière des projets • Évaluations
Personnel externe	• Soutien aux enceintes régionales et thématiques pour le recensement de projets d’intérêt commun • Soutien au processus de sélection • Soutien à la gestion des appels à propositions annuels et à la sélection des projets pouvant bénéficier d’un soutien financier de l’UE • Soutien à la gestion financière des projets

⁵⁴ AC = agent contractuel; AL = agent local; END = expert national détaché; INT = intérimaire; JPD = jeune professionnel en délégation.

⁵⁵ Sous-plafonds de personnel externe financés sur crédits opérationnels (anciennes lignes «BA»).

	• Soutien à l'organisation des évaluations
--	--

3.2.3. Participation de tiers au financement

La proposition/l'initiative:

- ☐ ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties
- ☒ prévoit un cofinancement par des tiers, dont le montant est estimé ci-dessous:

Crédits en Mio EUR (à la 3e décimale)

Années	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
Préciser l'organisme de cofinancement	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
TOTAL crédits cofinancés	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.

3.3. Incidence estimée sur les recettes

- ☒ La proposition/l'initiative est sans incidence financière sur les recettes.
- ☐ La proposition/l'initiative a une incidence financière décrite ci-après:
 - ☐ sur les ressources propres
 - ☐ sur les autres recettes

veuillez indiquer si les recettes sont affectées aux lignes de dépenses ☐

En Mio EUR (à la 3e décimale)

Ligne budgétaire de recettes:	Incidence de la proposition/de l'initiative ⁵⁶						
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Article							

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

[...]

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

[...]

⁵⁶

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