

## Informations de base

**2011/0302(COD)**

COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)  
Règlement

Mécanisme pour l'interconnexion en Europe 2014-2020

Abrogation Règlement (EC) No 680/2007 [2004/0154\(COD\)](#)  
Abrogation Règlement (EC) No 67/2010 [2009/0037\(COD\)](#)  
Modification Règlement (EU) No 913/2010 [2008/0247\(COD\)](#)  
Abrogation [2018/0228\(COD\)](#)  
Modification [2015/0009\(COD\)](#)  
Modification [2016/0276\(COD\)](#)  
Modification [2016/0282A\(COD\)](#)  
Modification [2016/0287\(COD\)](#)  
Modification [2018/0299\(COD\)](#)  
Voir aussi [2011/0299\(COD\)](#)

### Subject

3.20.11 Réseaux transeuropéens de transport  
3.30.20 Réseaux transeuropéens de communication  
3.60.06 Réseaux transeuropéens d'énergie


Procédure terminée

## Acteurs principaux

Parlement européen	Commissions conjointes compétentes au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<a href="#">ITRE</a> Industrie, recherche et énergie	VĂLEAN Adina (ALDE)	10/11/2011
<a href="#">TRAN</a> Transports et tourisme	RIQUET Dominique (PPE) AYALA SENDER Inés (S&D)	10/11/2011 10/11/2011	
	Rapporteur(e) fictif/fictive CANCIAN Antonio (PPE) PIRILLO Mario (S&D) DE BACKER Philippe (ALDE) CRAMER Michael (Verts /ALE) TURMES Claude (Verts /ALE) ZÍLE Roberts (ECR) SZYMAŃSKI Konrad (ECR) WILS Sabine (GUE/NGL)		
			Date de

	<b>Commission pour avis</b>	<b>Rapporteur(e) pour avis</b>	<b>nomination</b>
	<b>BUDG</b> Budgets	FÄRM Göran (S&D)	06/02/2012
	<b>REGI</b> Développement régional	PIEPER Markus (PPE)	23/11/2011
	<b>Commission pour avis sur la base juridique</b>	<b>Rapporteur(e) pour avis</b>	<b>Date de nomination</b>
	<b>JURI</b> Affaires juridiques	SPERONI Francesco Enrico (EFD)	18/01/2013
Conseil de l'Union européenne	<b>Formation du Conseil</b>	<b>Réunions</b>	<b>Date</b>
	Transports, télécommunications et énergie	3278	2013-12-05
	Transports, télécommunications et énergie	3243	2013-06-06
	Transports, télécommunications et énergie	3213	2012-12-20
	Transports, télécommunications et énergie	3171	2012-06-07
Commission européenne	<b>DG de la Commission</b>	<b>Commissaire</b>	
	Mobilité et transports	KALLAS Siim	
Comité économique et social européen			
Comité européen des régions			

Evénements clés			
Date	Evénement	Référence	Résumé
19/10/2011	Publication de la proposition législative	COM(2011)0665 	Résumé
17/11/2011	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
15/03/2012	Annonce en plénière de la saisine d'une commission jointe		
07/06/2012	Débat au Conseil		Résumé
18/12/2012	Vote en commission, 1ère lecture		
20/12/2012	Débat au Conseil		Résumé
29/01/2013	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A7-0021/2013	Résumé
06/06/2013	Débat au Conseil		Résumé
18/11/2013	Débat en plénière		
19/11/2013	Décision du Parlement, 1ère lecture	T7-0463/2013	Résumé








19/11/2013	Résultat du vote au parlement		
05/12/2013	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
11/12/2013	Signature de l'acte final		
11/12/2013	Fin de la procédure au Parlement		
20/12/2013	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2011/0302(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Abrogation Règlement (EC) No 680/2007 <a href="#">2004/0154(COD)</a> Abrogation Règlement (EC) No 67/2010 <a href="#">2009/0037(COD)</a> Modification Règlement (EU) No 913/2010 <a href="#">2008/0247(COD)</a> Abrogation <a href="#">2018/0228(COD)</a> Modification <a href="#">2015/0009(COD)</a> Modification <a href="#">2016/0276(COD)</a> Modification <a href="#">2016/0282A(COD)</a> Modification <a href="#">2016/0287(COD)</a> Modification <a href="#">2018/0299(COD)</a> Voir aussi <a href="#">2011/0299(COD)</a>
Base juridique	Règlement du Parlement EP 59 Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 172
Consultation obligatoire d'autres institutions	<a href="#">Comité économique et social européen</a> <a href="#">Comité européen des régions</a>
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	CJ05/7/09041

Portail de documentation				
<b>Parlement Européen</b>				
Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		<a href="#">PE491.110</a>	20/07/2012	
Avis de la commission	<a href="#">BUDG</a>	<a href="#">PE492.829</a>	20/09/2012	
Avis de la commission	<a href="#">REGI</a>	<a href="#">PE491.329</a>	29/11/2012	
Avis spécifique	<a href="#">JURI</a>	<a href="#">PE504.159</a>	28/01/2013	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">A7-0021/2013</a>	29/01/2013	<a href="#">Résumé</a>
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">T7-0463/2013</a>	19/11/2013	<a href="#">Résumé</a>
<b>Conseil de l'Union</b>				
Type de document	Référence	Date	Résumé	

Projet d'acte final	00076/2013/LEX	11/12/2013	
---------------------	----------------	------------	--

### Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2011)0665 	19/10/2011	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2011)1262 	19/10/2011	
Document annexé à la procédure	SEC(2011)1263 	19/10/2011	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2014)87	30/01/2014	
Document de suivi	COM(2018)0066 	13/02/2018	Résumé
Document de suivi	SWD(2018)0044 	13/02/2018	
Document de la Commission (COM)	COM(2018)0612 	06/09/2018	
Document de travail de la Commssion (SWD)	SWD(2018)0398 	06/09/2018	

### Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	PT_PARLIAMENT	COM(2011)0665	01/02/2012	
Contribution	IT_SENATE	COM(2011)0665	02/03/2012	
Contribution	CZ_SENATE	COM(2011)0665	08/03/2012	
Contribution	RO_CHAMBER	COM(2011)0665	15/03/2012	

### Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0489/2012	22/02/2012	
CofR	Comité des régions: avis	CDR0648/2012	19/07/2012	

### Informations complémentaires

Source	Document	Date
Parlements nationaux	IPEX	
Commission européenne	EUR-Lex	

## Acte final

Règlement 2013/1316  
JO L 348 20.12.2013, p. 0129

Résumé

## Actes délégués

Référence	Sujet
<a href="#">2014/2509(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué
<a href="#">2016/2835(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué

## Mécanisme pour l'interconnexion en Europe 2014-2020

2011/0302(COD) - 07/06/2012

Le Conseil a approuvé une **orientation générale partielle** sur le projet de règlement établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), futur instrument de financement des réseaux transeuropéens dans les domaines des transports, de l'énergie et des télécommunications. Le projet de règlement définit les conditions, les méthodes et les procédures relatives à la contribution financière de l'Union aux projets de RTE-T, tandis que les stratégies de développement, les priorités et les mesures de mise en œuvre concernant chacun des secteurs sont définies dans des orientations sectorielles qui seront adoptées séparément. Le Conseil a déjà dégagé une **orientation générale sur les orientations pour le secteur des transports** en mars 2012 (orientations relatives au RTET: doc. [8047/12](#)).

Le MIE a pour **objectif global** de contribuer à la création, à travers toute l'Europe, de réseaux interconnectés hautement performants et respectueux de l'environnement, et contribuera ainsi à la croissance économique et à la cohésion sociale et territoriale au sein de l'Union. À cette fin, le MIE soutiendra des projets qui visent les objectifs sectoriels suivants:

- **transports**: supprimer les goulets d'étranglement et établir les liaisons manquantes; garantir des systèmes de transport durables et efficaces à long terme; améliorer l'intégration et l'interconnexion des différents modes de transport et renforcer l'interopérabilité;
- **énergie**: améliorer l'intégration du marché intérieur de l'énergie et l'interopérabilité des réseaux d'énergie à travers les frontières; renforcer la sécurité de l'approvisionnement énergétique; contribuer au développement durable et à la protection de l'environnement ;
- **télécommunications**: mettre en place des réseaux à large bande à haut débit et créer des infrastructures de services publics numériques transeuropéennes.

**Questions relatives aux transports** : la principale question en suspens concerne les demandes de plusieurs délégations visant à **étendre les possibilités de financement des projets concernant le transport routier au moyen de subventions**.

- Alors que le volet du MIE consacré aux transports met nettement l'accent sur le financement du rail et des voies navigables, il permet également, dans certaines conditions, de financer des projets de transport routier au moyen de subventions. À l'issue des débats, le Conseil a convenu **d'ajouter les États membres possédant un réseau ferroviaire isolé dépourvus de transports ferroviaires de fret longue distance** aux cas pour lesquels des subventions peuvent être accordées aux projets de transport routier.
- De plus, il a été décidé de prévoir, dans tous les États membres, un **cofinancement des travaux liés à des tronçons routiers transfrontaliers**, à un taux pouvant atteindre 10%. Toutefois, toutes ces possibilités de financement sont soumises aux conditions générales régissant les subventions aux projets RTE T.
- Outre le financement de projets routiers et dans le but de dégager un accord sur un texte de compromis final, le Conseil a porté **de 20 à 30% le taux de cofinancement pour le développement des autoroutes de la mer** et a ajouté **l'interconnexion des ports maritimes** aux indicateurs permettant d'atteindre l'objectif d'une interconnexion et d'une interopérabilité renforcées.
- Afin de tenir compte des demandes des délégations, **certaines modifications concernant des tronçons ferroviaires ou routiers ou des ports ont été apportées à la liste des corridors du réseau central** figurant à l'annexe du règlement. En outre, un considérant précisera que l'achèvement du réseau central de transport suppose non seulement la création de nouvelles infrastructures mais aussi la réhabilitation et la modernisation des infrastructures existantes.

**Instruments financiers** : certaines délégations ont soulevé des questions liées aux instruments financiers et à d'autres dispositions financières relevant du règlement relatif au MIE. Toutefois, dans la mesure où ces questions ne font pas partie de cette orientation générale, elles devront être traitées

ultérieurement par les experts budgétaires. Un État membre s'est abstenu pour l'instant, dans l'attente du résultat concernant la partie financière. Une autre délégation a par ailleurs souligné qu'il pourrait être nécessaire de rouvrir le débat sur certaines questions lorsque les décisions budgétaires seront connues.

#### Taux de financement :

- Les taux maximaux pour le secteur des transports varient de 20% à 50% des coûts éligibles.
- Dans le secteur de l'énergie, les taux maximaux sont de 50% mais ils peuvent être portés à 75% dans des cas particuliers.
- Dans le secteur des télécommunications, les réseaux à large bande peuvent bénéficier d'un taux de financement maximal de 50% et les services génériques et les priorités transversales peuvent bénéficier d'un taux maximal de 75%, tandis que la plateforme numérique «Europeana» pour le patrimoine culturel européen peut bénéficier de taux de financement pouvant atteindre 100%.

Tous ces taux peuvent être **relevés d'un maximum de 10%** pour les mesures présentant des synergies transversales ou présentant un intérêt particulier pour la lutte contre le changement climatique.

Pour **pouvoir bénéficier** de l'aide du MIE, les projets doivent être conformes aux exigences énoncées dans les orientations sectorielles.

**Budget** : le budget à allouer aux réseaux transeuropéens dans le cadre du MIE dépendra de l'issue des négociations sur le prochain cadre pluriannuel. La Commission a proposé **50 milliards EUR** pour la période 2014-2020, dont 31,7 milliards EUR (y compris 10 milliards EUR réservés dans le Fonds de cohésion) alloués au secteur des transports, 9,1 milliards EUR au secteur de l'énergie et environ le même montant au secteur des télécommunications.

## Mécanisme pour l'interconnexion en Europe 2014-2020

2011/0302(COD) - 19/10/2011 - Document de base législatif

**OBJECTIF** : créer un mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) visant à accélérer les investissements dans le domaine des réseaux transeuropéens et à mobiliser les financements provenant tant du secteur public que du secteur privé.

**ACTE PROPOSÉ** : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

**CONTEXTE** : ces dix dernières années, les dépenses d'infrastructure en Europe ont globalement diminué. La crise économique et financière a toutefois suscité un regain d'intérêt pour la nécessité d'investir dans les infrastructures. Pour être pleinement opérationnel, **le marché unique a besoin d'infrastructures modernes et hautement performantes interconnectant l'Europe**, en particulier dans les domaines des transports, de l'énergie et des télécommunications. Pourtant, même si l'intégration réglementaire dans l'UE et l'intégration des marchés progressent, **l'interconnexion physique transfrontalière accuse toujours un retard de développement**. Il manque des liaisons, notamment dans les nouveaux États membres, ce qui crée des fractures entre les régions centrales et les régions périphériques de l'Union européenne et entrave la poursuite du développement des échanges au sein de l'UE et la croissance.

**Des besoins d'investissement considérables** ont été recensés.

**Dans le secteur de l'énergie**, on estime que le système énergétique de l'Europe devrait nécessiter des investissements s'élevant à environ **1.000 milliards EUR d'ici à 2020**. Sur ce montant, on estime que des investissements d'environ 200 milliards EUR seront requis pour les seuls réseaux d'électricité et de gaz d'intérêt européen, dont 100 milliards EUR devraient être apportés par le marché seul, alors que les 100 milliards EUR restants nécessiteront une intervention publique pour mobiliser les investissements nécessaires.

**Dans le secteur transports**, le coût du développement des infrastructures de l'UE a été estimé à plus de **1.500 milliards EUR pour 2010-2030** pour l'intégralité des réseaux de transport des États membres de l'UE. L'achèvement des réseaux transeuropéens de transport nécessitera environ 500 milliards EUR d'ici à 2020, dont 250 milliards EUR seraient requis pour finaliser les liaisons manquantes et éliminer les goulets d'étranglement sur le réseau central.

**En ce qui concerne les réseaux des télécommunications**, les besoins d'investissement nécessaires sont estimés à près de **270 milliards EUR, notamment pour mettre le haut débit ultrarapide à la disposition de tous les ménages et de toutes les entreprises Europe d'ici à 2020**. Toutefois, en l'absence d'intervention de l'Union, les investissements du secteur privé ne devraient pas dépasser 50 milliards EUR pour la période allant jusqu'à 2020, ce qui se traduirait par un déficit d'investissement de près de 220 milliards EUR.

Afin de renforcer l'incidence des ressources budgétaires de l'UE, la Commission propose d'avoir recours de manière plus systématique aux **instruments financiers novateurs** pour offrir une solution alternative au financement classique par subventions et remédier aux déficits de financement en faveur d'investissements stratégiques.

Sur la base de l'expérience acquise avec les instruments financiers dans le cadre financier actuel mis en place en coopération avec la Banque européenne d'investissement (BEI), tels que l'instrument de garantie de prêts pour les projets relatifs aux réseaux transeuropéens de transport (GPTT), la Commission propose de mettre en œuvre une grande partie de ses interventions dans le cadre du **mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE)** à travers des instruments financiers.

L'**initiative relative aux emprunts obligataires pour le financement de projets dans le cadre Europe 2020** sera utilisée, notamment, pour garantir les ressources d'investissements en faveur de projets d'infrastructure d'intérêt stratégique essentiel pour l'UE.

**ANALYSE D'IMPACT** : **neuf options** principales ont été initialement envisagées, partant du principal motif sur lequel repose la décision de la Commission de proposer l'établissement du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, à savoir l'exploitation des synergies sectorielles pour simplifier le cadre de financement actuellement en place dans l'UE.

Les options stratégiques s'appuyaient sur des combinaisons de scénarios correspondant à trois hypothèses de base pour la simplification des règles financières (harmonisation minimale, maximale ou variable/à la carte des règles sectorielles) dans les deux domaines d'intervention correspondant aux deux objectifs spécifiques principaux susmentionnés (démultiplication des investissements et mise en œuvre du programme).

La Commission a retenu l'**option caractérisée par une harmonisation variable des règles** (c'est-à-dire qu'un certain nombre de règles seraient communes et que d'autres règles demeuraient spécifiques aux secteurs, tant en matière de démultiplication des investissements que de mise en œuvre du programme).

**BASE JURIDIQUE** : **article 172** du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

**CONTENU** : dans le prolongement de sa [proposition relative au prochain cadre financier pluriannuel pour la période 2014-2020: «Un budget pour la stratégie Europe 2020»](#), la Commission propose la création d'un **nouvel instrument intégré** pour investir dans les priorités de l'UE en matière d'infrastructures dans les secteurs des transports, de l'énergie et des télécommunications, baptisé le «mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE).

**Optimiser l'impact des financements** : le MIE viendra compléter le soutien direct de l'UE avec des instruments financiers afin d'optimiser l'impact des financements. Les effets de levier importants des instruments financiers (qui pourraient par exemple atteindre de 15 pour 1 à 20 pour 1) permettront de faciliter l'accès aux capitaux pour répondre aux besoins considérables en matière d'investissements.

Ajouté à l'absorption réussie de l'aide directe de l'UE, le recours accru aux instruments financiers contribuera sensiblement à atténuer les risques pour les promoteurs de projets et donc à garantir la mise en œuvre de projets d'intérêt commun. La tâche consiste par ailleurs à construire un environnement qui **stimule les investissements privés** et à élaborer des instruments qui attireront les investisseurs en infrastructures spécialisés.

**Objectifs généraux** : le MIE poursuit les objectifs généraux suivants dans les secteurs de l'énergie, des transports et des télécommunications:

- contribuer à une croissance intelligente, durable et inclusive en développant des réseaux transeuropéens modernes et hautement performants, i) en procurant à l'ensemble de l'Union européenne des avantages en termes de compétitivité et de cohésion économique, sociale et territoriale au sein du marché unique ; ii) en créant un environnement plus favorable aux investissements privés et publics par la combinaison d'instruments financiers et d'une aide directe de l'Union, et iii) en exploitant les synergies entre les secteurs ;
- permettre à l'Union européenne d'atteindre ses objectifs consistant, d'ici à 2020, à réduire de 20% les émissions de gaz à effet de serre, d'accroître de 20% l'efficacité énergétique et de parvenir à 20% d'énergies renouvelables dans sa consommation d'énergie finale, tout en assurant une plus grande solidarité entre les États membres.

**Objectifs spécifiques** : le MIE poursuit les objectifs spécifiques suivants :

**Dans le domaine des transports** :

- supprimer les goulets d'étranglement et établir les liaisons manquantes;
- garantir des transports durables et efficaces à long terme;
- optimiser l'intégration et l'interconnexion des modes de transport et renforcer l'interopérabilité, la sécurité et la sûreté des services de transport.

**Dans le domaine de l'énergie**:

- promouvoir une intégration plus poussée du marché intérieur de l'énergie et l'interopérabilité des réseaux d'électricité et de gaz à travers les frontières, en veillant notamment à ce qu'aucun État membre ne soit isolé du réseau européen;
- renforcer la sécurité d'approvisionnement de l'Union;
- contribuer au développement durable et à la protection de l'environnement, en facilitant notamment l'intégration des sources d'énergie renouvelables au réseau de distribution et en développant les réseaux de transport de dioxyde de carbone.

**Dans le domaine des réseaux de télécommunications** :

- accélérer le déploiement des réseaux à haut débit rapide et ultrarapide et leur adoption, notamment par les petites et les moyennes entreprises (PME);
- favoriser l'interconnexion et l'interopérabilité des services publics nationaux en ligne ainsi que l'accès à ces réseaux.

**Simplification** : la proposition introduit des mesures de simplification en ce qui concerne notamment les points suivants: i) alignement des indicateurs sur les objectifs de la stratégie Europe 2020; ii) souplesse en ce qui concerne les dotations budgétaires; iii) gestion centralisée pour les trois secteurs, en ayant éventuellement recours à une agence exécutive pour la mise en œuvre; iv) instruments de financement communs; v) critères d'attribution communs; vi) conditions communes de l'assistance financière; vii) visibilité unique grâce à des programmes de travail annuels communs (élément important pour les secteurs) et à un comité commun (élément important pour les États membres).

**Le MIE dans le contexte du prochain cadre financier pluriannuel** : le MIE constituera un élément essentiel d'un agenda européen pour la croissance axé sur l'augmentation du potentiel de croissance à long terme de l'UE. Le mécanisme sera coordonné avec les autres interventions au titre du budget de l'UE tels que le programme «Horizon 2020», le Fonds de cohésion et les fonds structurels. Par ailleurs, le mécanisme pour l'interconnexion en Europe sera géré de façon centralisée.

**INCIDENCE BUDGÉTAIRE** : la proposition de la Commission relative au prochain cadre financier pluriannuel prévoit un montant de **50 milliards EUR pour 2014-2020**, ventilé comme suit :

- **Énergie** : 9,1 milliards EUR.

- **Transports** : 21,7 milliards EUR.
- **Télécommunications/Numérique** : 9,2 milliards EUR.
- **Montants réservés au sein du Fonds de cohésion pour les infrastructures de transport** : 10 milliards EUR.

ACTES DÉLÉGUÉS : la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

## Mécanisme pour l'interconnexion en Europe 2014-2020

2011/0302(COD) - 13/02/2018 - Document de suivi

Conformément au règlement (UE) n° 1316/2013, la Commission a présenté un rapport sur l'évaluation à mi-parcours du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE).

Le MIE est un programme commun, établi dans le cadre de la stratégie Europe 2020, visant à financer les **projets d'infrastructures dans les secteurs des transports, des télécommunications et de l'énergie**. S'appuyant sur les orientations sectorielles respectives, l'objectif général du MIE est de favoriser la mise en œuvre de projets contribuant à **l'achèvement des réseaux transeuropéens (RTE)** dans le but de renforcer la cohésion du marché intérieur et la compétitivité de l'Union sur le marché mondial. Le programme est doté d'un budget de **30,4 milliards d'EUR** pour la période 2014-2020.

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. Elle a permis de montrer que **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. Trois ans et demi après sa mise en œuvre, **le MIE est en bonne voie**, même s'il est encore trop tôt pour mesurer les résultats.

L'évaluation a permis de mettre en exergue les points suivants:

**Contribution à une croissance intelligente, durable et inclusive:** depuis 2014, le MIE 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 apporte une grande valeur ajoutée européenne à l'ensemble des États membres en soutenant les projets de connectivité transfrontaliers:

- **dans le secteur des transports**, les fonds du MIE ont été en majeure partie octroyés en vue d'établir les liaisons manquantes et d'éliminer les goulets d'étranglement de projets relatifs au réseau central du RTE-T (par la création de nouvelles infrastructures ou par la modernisation et la remise en état substantielles des infrastructures existantes). Le MIE contribue à la réalisation de l'objectif fixé par l'Union d'allouer 81 % du montant total des ressources financières à la mise en place de modes de transport moins polluants, en particulier dans le secteur ferroviaire et fluvial, permettant ainsi un transfert modal;
- **dans le secteur de l'énergie**, les subventions du MIE contribuent à améliorer la sécurité d'approvisionnement, à mettre fin à l'isolement énergétique, à éliminer les goulets d'étranglement dans le transport d'énergies, à achever le marché intérieur de l'énergie et à renforcer l'intégration des énergies renouvelables dans le réseau. Les projets menés dans le secteur de l'électricité contribuent à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> en renforçant la capacité du réseau à intégrer l'énergie produite à partir de sources renouvelables;
- **dans le secteur des télécommunications**, le concours financier du MIE au déploiement d'infrastructures transfrontalières de services numériques (ISN) permet aux administrations publiques, aux citoyens et aux entreprises de bénéficier d'un plus grand nombre de services en ligne transfrontaliers complets et efficaces. Le MIE contribue également à la suppression des goulets d'étranglement qui entravent l'achèvement du marché unique numérique, même si le budget limité n'a jusqu'à présent permis de répondre qu'en partie aux besoins du secteur.

**Dans les trois secteurs** qu'il couvre, le MIE joue un rôle déterminant dans:

- le déploiement, dans l'ensemble de l'Union, de nouveaux systèmes de gestion du trafic et de sécurité (par exemple, le système SESAR pour le secteur aéronautique, le système ERTMS pour le secteur ferroviaire et les STI pour le secteur routier);
- la mise en place de lignes électriques hautement performantes et de réseaux intelligents transfrontaliers dans le secteur de l'énergie; et
- le déploiement de services numériques interconnectés (tels que les services de santé en ligne, la cybersécurité, la passation de marchés publics en ligne, l'identification électronique et la signature électronique).

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.

**Utilisation efficace des subventions:** l'évaluation montre que la **gestion directe** a permis une allocation rapide des fonds et une exécution budgétaire très saine. L'Agence exécutive «Innovation et réseaux» (INEA) suit de près la mise en œuvre des projets de façon à s'assurer que les fonds européens sont correctement dépensés. Le budget du MIE est optimisé grâce à la capacité d'adaptation rapide de l'INEA qui lui permet de réaffecter les fonds non dépensés par certaines actions à de nouvelles actions.

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 (EFSI). 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.

Par ailleurs, une première expérience positive 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.

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, la décarbonation et la cybersécurité**.

Le rapport conclut que l'achèvement des RTE nécessitera encore d'énormes investissements, dont une partie dépendra du soutien continu de l'Union. Le budget du MIE ne permet actuellement que de surmonter quelques-unes des défaillances du marché constatées (par exemple, combler le déficit de financement grâce à l'aide de l'Union) dans les trois secteurs. Par conséquent, **il existe un potentiel de mobilisation des investissements publics et privés supplémentaires** si l'Union se donne les moyens de dégager des fonds supplémentaires pour remédier à un plus grand nombre de défaillances du marché.

## Mécanisme pour l'interconnexion en Europe 2014-2020

2011/0302(COD) - 29/01/2013 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie et la commission des transports et du tourisme (agissant comme commissions conjointes) ont adopté le rapport de Inés AYALA SENDER (S&D, ES), d'Adina-Ioana VĂLEAN (ADLE, RO) et de Dominique RIQUET (PPE, FR) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE).

Les commissions parlementaires recommandent que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit :

**Objet, champ d'application** : les députés clarifient que le règlement doit fixer les ressources mises à disposition au titre du cadre financier pluriannuel 2014-2020 et les instruments de leur gouvernance, afin de **soutenir des projets d'intérêt commun** réalisés dans le domaine des infrastructures du transport, des télécommunications et de l'énergie, et de tirer parti des **synergies** entre ces secteurs.

**Objectifs généraux** : le MIE devrait accorder la **priorité aux infrastructures qui font défaut** et :

- contribuer à la stratégie Europe 2020, en développant des réseaux transeuropéens qui tiennent compte des **flux de transport futurs** et en créant un environnement plus favorable aux investissements privés, publics ou issus de **partenariats public-privé** ;
- permettre à l'Union européenne d'atteindre ses objectifs en termes de **développement durable**;
- soutenir des projets ayant une **valeur ajoutée européenne** et présentant de grands avantages pour la société, qui ne reçoivent pas un financement suffisant du marché.

**1) Dans le secteur des transports**, le soutien de l'Union devrait être destiné au **réseau central** (en particulier aux corridors du réseau central) et aux **projets d'intérêt commun** dans le domaine des systèmes de gestion du trafic. Les objectifs seraient principalement de : i) supprimer les goulets d'étranglement et d'établir les liaisons manquantes, en particulier pour les tronçons transfrontaliers et ce, pour tous les modes de transport ; ii) garantir des transports durables ; iii) renforcer le caractère multimodal et l'accessibilité des services de transport ; iv) optimiser l'interopérabilité et la sécurité des modes de transport ; v) permettre la décarbonisation de tous les modes de transport.

Les députés souhaitent s'en tenir, à ce stade, aux dix corridors et autres tronçons présélectionnés présentés par la Commission. Ils proposent toutefois de modifier les priorités horizontales en y ajoutant **les autoroutes de la mer**, afin que ce concept continue d'être une priorité pour les RTE-T, et les **services de systèmes de transport intelligent pour le transport par voies navigables**.

**2) Dans le secteur de l'énergie**, l'aide financière devrait essentiellement viser à : i) achever le **marché intérieur** de l'énergie, ii) garantir la **sécurité d'approvisionnement**, iii) assurer la transmission d'énergie électrique renouvelable des générateurs vers les principaux centres de consommation et de stockage et iv) attirer les investissements privés.

L'enveloppe financière devrait donner la **priorité à l'utilisation d'instruments financiers**, afin d'améliorer l'effet multiplicateur du concours financier de l'Union. **Les subventions seraient réservées aux actions qui ne sont pas viables commercialement** et pour lesquelles un instrument financier échouerait à obtenir une décision d'investissement positive.

Pour les deux premiers programmes de travail, les députés proposent que la priorité soit donnée aux projets visant à mettre fin à l'isolement énergétique et à éliminer les goulets d'étranglement énergétiques, **75%** de l'enveloppe financière totale prévue étant allouée à des projets d'infrastructure énergétique.

**3) Dans le secteur des télécommunications**, l'aide financière devrait essentiellement viser des projets qui généreront une **demande en haut débit**, y compris la construction d'une infrastructure de services numériques européens, qui devrait à son tour stimuler l'investissement dans le déploiement de réseaux à haut débit.

Les services génériques, les plateformes de services centrales et les actions de soutien du programme seraient financées par **des subventions et/ou des passations de marchés**. Les actions dans le domaine des réseaux à haut débit seraient financées, en règle générale, par des instruments financiers ou éventuellement par des subventions lorsqu'il s'agit de projets qui comblent le fossé numérique en reliant par exemple au réseau des régions isolées.

**Budget** : dans l'attente des résultats des négociations relatives au **cadre financier pluriannuel (CFP)** pour la période 2014-2020, les députés ont laissé en suspens le montant exact de l'enveloppe financière. Ils rappellent toutefois que les investissements requis pour les réseaux transeuropéens dans les secteurs du transport, de l'énergie et des télécommunications sont estimés à **970 milliards EUR pour la période allant jusqu'en 2020**.

Le rapport précise encore que la dotation financière du MIE devrait couvrir les dépenses en rapport avec: a) les actions destinées à soutenir les projets d'intérêt commun ; b) les actions de soutien du programme (mesures d'accompagnement), à hauteur de 1,5%. Les crédits annuels devraient être autorisés par le Parlement européen et le Conseil dans les limites du cadre financier pluriannuel.

**Passation des marchés** : afin d'assurer une mise en concurrence à la fois large et équitable des projets bénéficiant d'un financement au titre du MIE, les députés estiment que les appels d'offres doivent reposer sur **des cahiers des charges équitables et transparents** tout en soulignant que la forme de contrat utilisée doit être adaptée aux objectifs et aux conditions du projet.

La participation dans les projets financés par l'Union d'entreprises établies dans des **pays tiers** devrait s'accompagner de l'exigence de réciprocité dans les relations commerciales.

**Synergies** : afin d'inciter davantage les promoteurs à présenter des actions comportant des synergies potentielles entre les trois secteurs, les députés proposent de formuler de manière plus précise les points concernant les synergies, en particulier ceux qui concernent les critères d'admissibilité, les taux de cofinancement, la gouvernance et les règles de financement. Une nouvelle liste provisoire de projets présélectionnés présentant des synergies potentielles est proposée à l'annexe, partie III bis.

**Rapport** : au plus tard le 31 décembre 2017, la Commission devrait présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport d'évaluation sur la réalisation des objectifs de toutes les mesures (du point de vue des résultats et des incidences) et sur l'efficacité de l'utilisation des ressources et sa valeur ajoutée européenne, en vue d'une décision concernant la reconduction, la modification ou la suspension des mesures.

## Mécanisme pour l'interconnexion en Europe 2014-2020

2011/0302(COD) - 20/12/2012

Le Conseil a pris note de **l'état d'avancement des travaux** concernant le projet de règlements relatif au mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), c'est-à-dire le futur instrument de financement des réseaux transeuropéens dans les domaines des transports, de l'énergie et des télécommunications.

En juin dernier, le Conseil a approuvé une **orientation générale partielle** sur le MIE (*se reporter au résumé daté du 07/06/2012*) qui ne comprenait pas les dispositions financières, dans l'attente de l'issue des négociations sur le nouveau règlement financier et sur le cadre financier pluriannuel (CFP) pour les années 2014-2020.

Depuis lors, **la plupart des questions liées au règlement financier ont été réglées**, telles que :

- le choix des instruments financiers en tant qu'indicateur ;
- les formes de l'aide financière ;
- les organismes chargés de la mise en œuvre du MIE ;
- les dispositions relatives à l'annulation, la réduction, la suspension ou la cessation des subventions;
- les remboursements et les versements annuels.

**Les points relatifs aux négociations en cours sur le CFP sont toutefois encore ouverts**, notamment :

- **les montants alloués dans le cadre de la dotation financière du MIE**. Le plafond de 0,35% prévu pour les actions de soutien du programme est lié au montant global de 50 milliards EUR ;
- **le montant à transférer du Fonds de cohésion**, à savoir les 10 milliards EUR transférés à partir du Fonds de cohésion, sur les 31,7 milliards alloués au secteur des transports, qui sont destinés à être utilisés conformément aux règles applicables au MIE exclusivement dans les États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion ;
- la question de savoir si la **taxe sur la valeur ajoutée** devrait être un coût pouvant donner lieu à des subventions dans le cadre du MIE.

**Parmi les autres questions encore en suspens figurent :**

- les dispositions relatives à l'aide financière passant par le recours à des **instruments financiers innovants** tels que les emprunts obligatoires, conçus pour attirer des investissements supplémentaires de sources privées et publiques ;
- la nécessité de discussions plus approfondies par secteur en ce qui concerne **les priorités en matière d'infrastructures** pour le secteur des télécommunications ;
- l'examen plus avant de la **possibilité de fixer les principales modalités, conditions et procédures applicables** à chaque instrument financier à la partie IV de l'annexe ainsi que la question des **compétences déléguées** à la Commission.

Lors de la session du Conseil, la Commission a regretté que des coupes importantes dans le budget du MIE aient été proposées dans le cadre des négociations sur le CFP.

# Mécanisme pour l'interconnexion en Europe 2014-2020

2011/0302(COD) - 06/06/2013

Le Conseil a pris note de l'**état d'avancement des travaux** sur la proposition de règlement établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), le futur instrument de financement pour les réseaux transeuropéens (RTE) dans les domaines des transports, de l'énergie et des télécommunications.

**Des progrès importants** ont déjà été réalisés dans les négociations entre le Conseil et le Parlement. Il y a accord sur la **majorité des questions relatives au transport**, sur les dispositions relatives à l'**utilisation d'instruments financiers innovants** tels que les emprunts obligataires, visant à attirer des investissements supplémentaires en provenance de sources publiques et privées, et sur la question de savoir si la **taxe sur la valeur ajoutée** doit être un coût éligible pouvant donner lieu à des subventions dans le cadre du MIE.

Cependant, certaines questions concernant l'**énergie** nécessitent un examen plus approfondi, de même qu'un certain nombre de **dispositions budgétaires** liées aux négociations en cours avec le Parlement sur le prochain cadre financier pluriannuel (CFP) pour la période 2014-2020.

En outre, les aspects concernant le **secteur des télécommunications** devront être adaptés à la lumière de la [proposition modifiée de règlement du Parlement européen et du Conseil](#) concernant des orientations pour les réseaux transeuropéens de télécommunications, adoptée par la Commission à la fin du mois de mai afin de tenir compte des coupes budgétaires approuvées par le Conseil européen pour ce secteur.

Il convient de rappeler qu'en février 2013, le Conseil européen a approuvé les montants à allouer pour chacun des trois secteurs couverts par le MIE. **La décision finale sur l'enveloppe financière dépendra de l'issue des négociations sur le CFP**. Certaines questions concernant les négociations relatives au CFP restent ouvertes : la première question concerne les **montants alloués dans le cadre de la dotation financière du MIE**. Le pourcentage du plafond prévu pour les actions de soutien du programme est lié au montant global.

En ce qui concerne le montant à transférer du Fonds de cohésion, à savoir les 10 milliards EUR transférés à partir du Fonds de cohésion ainsi que la question de l'éligibilité de la TVA, le Parlement européen a indiqué que les propositions de compromis de la présidence étaient acceptables. Il en va de même pour les dispositions concernant les instruments financiers. Le Parlement a également indiqué qu'il pourrait accepter le libellé présenté par la présidence en ce qui concerne la partie IV de l'annexe.

D'autres questions en suspens comprennent:

- les coûts relatifs à l'agence exécutive RTE-T;
- les synergies;
- la possibilité d'adopter des orientations stratégiques au moyen d'actes délégués ;
- le texte de la Partie III de l'annexe, dans l'attente de l'examen par le groupe de travail des orientations pour les télécommunications;
- l'alignement des corridors de fret ferroviaire et des corridors du réseau central (Partie V de l'annexe).

Les règles générales prévues par le règlement MIE seront complétées par des orientations politiques sectorielles définissant les stratégies de développement, les priorités et les mesures de mise en œuvre pour chacun des trois secteurs concernés. Ces orientations seront adoptées séparément. Le Conseil et le Parlement ont déjà conclu un accord sur les orientations pour le secteur de l'énergie, et un accord provisoire sur les orientations en matière de transport devrait être confirmé prochainement.

# Mécanisme pour l'interconnexion en Europe 2014-2020

2011/0302(COD) - 19/11/2013 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 583 voix pour, 91 contre et 17 abstentions, une résolution législative sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE).

Le Parlement a arrêté sa position en première lecture suivant la procédure législative ordinaire. Les amendements adoptés en plénière sont le résultat d'un compromis négocié entre le Parlement européen et le Conseil. Ils modifient la proposition comme suit :

**Objet, champ d'application** : le Parlement a clarifié que le MIE devrait permettre **d'exploiter au mieux les synergies** entre les secteurs des transports, des télécommunications et de l'énergie, renforçant ainsi l'efficacité de l'intervention de l'Union et permettant une optimisation des coûts de mise en œuvre.

La création du MIE devrait viser 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.

**Objectifs généraux** : le MIE devrait :

- soutenir la mise en œuvre des **projets d'intérêt commun** visant à développer et à construire de nouvelles infrastructures et de nouveaux services ou à moderniser des infrastructures et des services existants dans les secteurs des transports, des télécommunications et de l'énergie ;
- accorder la **priorité aux chaînons manquants** dans le secteur des transports ;
- soutenir des projets ayant une **valeur ajoutée européenne** et présentant de grands avantages pour la société, qui ne reçoivent pas un financement adéquat du marché ;

- **contribuer à la stratégie Europe 2020**, en développant des réseaux transeuropéens qui tiennent compte des flux de transport futurs et en créant un environnement plus favorable aux investissements privés, publics ou issus de partenariats public-privé ;
- permettre à l'Union européenne d'atteindre ses **objectifs en termes de développement durable** en contribuant aux objectifs de l'Union de décarbonisation à moyen et à long terme.

**1) Dans le secteur des transports**, le soutien de l'Union devrait être destiné aux projets d'intérêt commun qui poursuivent les objectifs suivants : i) supprimer les goulets d'étranglement et établir les liaisons manquantes, en particulier pour les tronçons transfrontaliers ; ii) garantir des transports durables en vue de se préparer aux flux de transport futurs escomptés, et permettre la décarbonisation de tous les modes de transport ; iii) optimiser l'intégration et l'interconnexion des modes de transport et renforcer l'interopérabilité des services de transport, tout en assurant l'accessibilité des infrastructures de transport.

**2) Dans le secteur de l'énergie**, l'aide financière devrait essentiellement viser à : i) améliorer la compétitivité en promouvant une intégration plus poussée du marché intérieur de l'énergie et l'interopérabilité des réseaux d'électricité et de gaz par-delà les frontières ; ii) renforcer la sécurité d'approvisionnement de l'Union, iii) contribuer au développement durable par l'intégration des sources d'énergie renouvelables au réseau de transport, et par le développement de réseaux d'énergie intelligents et de réseaux dioxyde de carbone.

La priorité serait donnée, dans les deux premiers programmes de travail annuels, aux projets d'intérêt commun et aux mesures visant à **mettre fin à l'isolement énergétique** et à éliminer les goulets d'étranglement, ainsi qu'à l'achèvement du marché intérieur de l'énergie.

Afin de renforcer l'effet multiplicateur du concours financier de l'Union, la Commission devrait apporter un concours financier en priorité **sous forme d'instruments financiers**, le cas échéant, sous réserve de la réponse des marchés.

**3) Dans le secteur des télécommunications**, le MIE devrait soutenir les actions destinées à poursuivre les objectifs énoncés dans le [règlement](#) concernant des orientations pour les réseaux transeuropéens dans le domaine des infrastructures de télécommunications.

Le concours financier de l'Union serait octroyé selon les modalités suivantes:

- les services génériques, les plateformes de services centrales et les actions de soutien du programme seraient financés par des subventions et/ou des passations de marchés;
- les actions dans le domaine des réseaux à haut débit seraient financées par des instruments financiers.

**Budget** : il est prévu de fixer l'enveloppe financière pour la mise en œuvre du MIE pour la période 2014-2020 à **33.242.259.000 EUR en prix courants**. Ce montant serait ventilé comme suit :

- **secteur des transports: 26.250.582.000 EUR**, dont 11.305.500.000 EUR seraient transférés à partir du Fonds de cohésion pour être dépensés exclusivement dans les États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion;
- **secteur des télécommunications: 1.141.602.000 EUR;**
- **secteur de l'énergie: 5.850.075.000 EUR.**

À la suite de l'évaluation à mi-parcours visée au règlement, le Parlement européen et le Conseil, sur proposition de la Commission, pourraient procéder à des **transferts de crédits entre les secteurs** des transports, des télécommunications et de l'énergie à partir de cette enveloppe, à l'exception du montant de 11.305.500.000 EUR transféré à partir du Fonds de cohésion et à dépenser dans les États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion.

**Conditions de participation** : selon le texte amendé, les propositions devraient être 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 organismes publics ou privés établi(e)s dans un État membre.

**Instruments financiers** : ceux-ci devraient être utilisés pour répondre à des besoins particuliers de marché, pour des actions présentant une valeur ajoutée européenne avérée, et **ne devraient pas supplanter les financements privés**. Ils devraient viser à améliorer l'effet de levier des dépenses à la charge du budget de l'Union, ainsi qu'à renforcer l'effet multiplicateur pour attirer des financements du secteur privé.

La contribution globale du budget de l'Union aux instruments financiers ne devrait pas excéder 10% de l'enveloppe financière globale du MIE.

**Rapport** : au plus tard le 31 décembre 2017, la Commission devrait présenter un rapport d'évaluation sur la réalisation des objectifs de toutes les mesures (du point de vue des résultats et des incidences) et sur l'efficacité de l'utilisation des ressources et sa valeur ajoutée européenne, en vue d'une décision concernant la reconduction, la modification ou la suspension des mesures.

Ce rapport devrait comporter une évaluation des économies d'échelle réalisées par la Commission aux niveaux financier, technique et humain dans la gestion du MIE et, le cas échéant, du nombre total de projets exploitant les synergies entre les secteurs.

## Mécanisme pour l'interconnexion en Europe 2014-2020

2011/0302(COD) - 11/12/2013 - Acte final

**OBJECTIF** : établir le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) en vue de la coordination, du développement et du financement des réseaux transeuropéens.

**ACTE LÉGISLATIF** : Règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, modifiant le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant les règlements (CE) n° 680/2007 et (CE) n° 67/2010.

CONTENU : le règlement établit le **mécanisme pour l'interconnexion en Europe** qui fixe les conditions, méthodes et procédures pour l'octroi d'un concours financier de l'Union aux réseaux transeuropéens. L'objectif est de soutenir des projets d'intérêt commun réalisés dans le secteur des **infrastructures de transport, des télécommunications et de l'énergie** et de tirer parti des synergies potentielles entre ces secteurs.

La création du MIE devrait permettre **d'accélérer l'investissement** dans le domaine des réseaux transeuropéens et de **mobiliser les financements** provenant tant du secteur public que du secteur privé, tout en renforçant la sécurité juridique et en respectant le principe de neutralité technologique.

**Soutien aux projets d'intérêt commun :**

**1) Secteur des transports :** le MIE accorde la priorité aux chaînons manquants et soutient les projets d'intérêt commun définis dans le [règlement \(UE\) n° 1315/2013](#) qui poursuivent les objectifs suivants :

- supprimer les goulets d'étranglement, renforcer l'interopérabilité ferroviaire, établir les liaisons manquantes et, en particulier, améliorer les tronçons transfrontaliers ;
- garantir des systèmes de transport durables et efficaces à long terme, en vue de se préparer aux flux de transport futurs escomptés, permettre la décarbonisation de tous les modes de transport par le passage à des technologies de transport innovantes à faibles émissions de carbone, tout en optimisant la sécurité ;
- optimiser l'intégration et l'interconnexion des modes de transport et renforcer l'interopérabilité des services de transport, tout en assurant l'accessibilité des infrastructures de transport.

Les priorités horizontales concernent notamment la gestion et les services innovants dans les domaines suivants : i) ciel unique européen - système SESAR ; ii) systèmes d'applications télématiques pour le transport par route, par rail, par voies navigables et par navires (ITS, ERTMS, RIS et VTMS) ; iii) autoroutes de la mer.

**2) Secteur de l'énergie :** le soutien est accordé aux projets d'intérêt commun qui poursuivent les objectifs suivants :

- améliorer la compétitivité en promouvant une intégration plus poussée du marché intérieur de l'énergie et l'interopérabilité des réseaux d'électricité et de gaz par-delà les frontières ;
- renforcer la sécurité d'approvisionnement énergétique de l'Union ;
- contribuer au développement durable et à la protection de l'environnement, notamment par l'intégration des sources d'énergie renouvelables au réseau de transport, et par le développement de réseaux d'énergie intelligents et de réseaux dioxyde de carbone.

La priorité sera donnée, dans les deux premiers programmes de travail annuels, aux projets visant à **mettre fin à l'isolement énergétique et à éliminer les goulets d'étranglement**, ainsi qu'à l'achèvement du marché intérieur de l'énergie. L'importance particulière de projets dans le domaine de l'**électricité** (premières autoroutes de l'électricité d'ici à 2020) est également soulignée.

**3) Secteur des télécommunications :** le MIE soutient les actions qui poursuivent les objectifs énoncés dans le [règlement](#) concernant des orientations pour les réseaux transeuropéens dans le domaine des infrastructures de télécommunications.

**Budget :** l'enveloppe financière pour la mise en œuvre du MIE pour la période 2014-2020 est fixée à **33.242.259.000 EUR** en prix courants. Ce montant est ventilé comme suit :

- *secteur des transports:* 26.250.582.000 EUR, dont 11.305.500.000 EUR seraient transférés à partir du Fonds de cohésion pour être dépensés exclusivement dans les États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion;
- *secteur des télécommunications:* 1.141.602.000 EUR;
- *secteur de l'énergie:* 5.850.075.000 EUR.

À la suite de l'évaluation à mi-parcours visée au règlement, le Parlement européen et le Conseil, sur proposition de la Commission, pourront procéder à des transferts de crédits entre les secteurs des transports, des télécommunications et de l'énergie à partir de cette enveloppe, à l'exception du montant de **11.305.500.000 EUR** transféré à partir du Fonds de cohésion et à dépenser dans les États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion.

**Instruments financiers :** dans le secteur de l'**énergie**, le budget prévu sera alloué en priorité sous la forme d'instruments financiers, sous réserve de la réponse des marchés.

Dans le secteur des **télécommunications**, les projets d'intérêt commun seront éligibles à un soutien financier de l'Union sous forme de subventions et de marchés publics pour les plateformes de services centrales, les services génériques et les actions horizontales. Les actions dans le domaine du déploiement de réseaux à haut débit pourront bénéficier d'un soutien financier de l'Union sous forme d'instruments financiers.

Les instruments financiers doivent être utilisés pour **répondre à des besoins particuliers de marché**, pour des actions présentant une valeur ajoutée européenne avérée. Ils doivent viser à améliorer l'effet de levier des dépenses à la charge du budget de l'Union, ainsi qu'à renforcer l'effet multiplicateur pour attirer des financements du secteur privé.

La contribution globale du budget de l'Union aux instruments financiers ne devra pas excéder **10%** de l'enveloppe financière globale du MIE.

**Rapport** : au plus tard le 31 décembre 2017, la Commission devrait présenter un rapport d'évaluation sur la réalisation des objectifs de toutes les mesures (du point de vue des résultats et des incidences) et sur l'efficacité de l'utilisation des ressources et sa valeur ajoutée européenne, en vue d'une décision concernant la reconduction, la modification ou la suspension des mesures.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 21.12.2013. Le règlement est applicable à partir du 01.01.2014.

ACTES DÉLÉGUÉS : la Commission peut adopter des actes délégués pour modifier la liste des orientations générales à prendre en considération lors de l'établissement des critères d'attribution. Le pouvoir d'adopter de tels actes est conféré à la Commission **du 1<sup>er</sup> janvier 2014 au 31 décembre 2020**. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard d'un acte délégué dans un délai de deux mois à compter de la date de notification (ce délai pouvant être prolongé de deux mois). Si le Parlement européen ou le Conseil formulent des objections, l'acte délégué n'entre pas en vigueur.