



TEXTES ADOPTÉS

P8_TA(2018)0517

Établissement du mécanisme pour l'interconnexion en Europe *I**

Amendements du Parlement européen, adoptés le 12 décembre 2018, à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et abrogeant les règlements (UE) no 1316/2013 et (UE) no 283/2014 (COM(2018)0438 – C8-0255/2018 – 2018/0228(COD))¹

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

[Amendement 1, sauf indication contraire]

AMENDEMENTS DU PARLEMENT EUROPÉEN*

à la proposition de la Commission

Proposition de

RÈGLEMENT UE .../... DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du

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

¹ La question a été renvoyée à la commission compétente, aux fins de négociations interinstitutionnelles, conformément à l'article 59, paragraphe 4, quatrième alinéa, du règlement intérieur (A8-0409/2018).

* Amendements: le texte nouveau ou modifié est signalé par des italiques gras; les suppressions sont signalées par le symbole ■ .

(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, de stimuler la création d'emplois *et de respecter les engagements à long terme de décarbonation*, l'Union européenne a besoin d'infrastructures modernes, *multimodales* et hautement performantes qui contribuent à l'interconnexion et à l'intégration de l'Union et de toutes ses régions, *notamment les régions reculées, ultrapériphériques, insulaires, périphériques et montagneuses*, dans les secteurs des transports, *du numérique* et de l'énergie. Ces interconnexions devraient permettre d'améliorer la libre circulation des personnes, *y compris des personnes à mobilité réduite*, des biens, des capitaux et des services. Les réseaux transeuropéens devraient faciliter les connexions transfrontalières, favoriser une plus grande cohésion économique, sociale et territoriale et contribuer à une économie sociale de marché plus compétitive *et plus durable* et à la lutte contre le changement climatique.
- (2) Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (le «programme») vise à accélérer l'investissement dans le domaine des réseaux transeuropéens et à mobiliser les financements provenant tant du secteur public que du secteur privé, tout en renforçant la sécurité juridique et en respectant le principe de neutralité technologique. Le programme devrait permettre d'exploiter au mieux les synergies entre les secteurs des

¹ JO C du , p. .

² JO C du , p. .

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.

(2 bis) Le programme doit contribuer à favoriser l'accessibilité territoriale et la connectivité de toutes les régions de l'Union, notamment des régions reculées, ultrapériphériques, insulaires, périphériques, montagneuses et transfrontalières, ainsi que des zones dépeuplées et à faible densité de population.

(3) Le programme devrait ***contribuer également aux mesures prises par l'Union pour lutter contre*** le changement climatique ***et soutenir*** des projets durables sur les plans environnemental et social et, le cas échéant, des actions d'adaptation au changement climatique et d'atténuation de ses effets. En particulier, la contribution du programme aux objectifs de l'accord de Paris ainsi qu'aux objectifs proposés sur l'énergie et le climat à l'horizon 2030 et la décarbonation à long terme devrait être renforcée.

(3 bis) Le programme devrait garantir un niveau élevé de transparence, en donnant accès aux documents pertinents en particulier lorsque des projets affectent l'environnement et la santé humaine. La procédure d'évaluation des projets devrait prendre en considération les critères sociaux et de cohésion, et notamment leur acceptation par les populations locales. [Am. 82]

(4) Témoinant 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 17 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 climat¹. 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: ■ Les dépenses relatives aux infrastructures ferroviaires ***et fluviales, aux infrastructures de recharge***, aux carburants alternatifs ***et durables pour tous les moyens de transport, à l'efficacité énergétique***, aux transports urbains propres, au transport et au stockage d'électricité, aux réseaux intelligents, au transport de CO₂, aux énergies renouvelables, ■ au transport multimodal et par voie navigable intérieure et aux infrastructures gazières ***devraient être conformes aux***

¹ COM(2018)0321, page 13.

objectifs en matière de climat. 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. ***Conformément aux objectifs et aux engagements de l'Union en matière d'atténuation des effets du changement climatique, le programme encourage la transition vers des modes de transport plus durables, comme le transport ferroviaire, le transport urbain propre, le transport maritime et les voies de navigation intérieure.***

- (5) Afin de satisfaire aux obligations de rapport prévues par l'article 11, point c), de la directive 2016/2284/CE concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques, modifiant la directive 2003/35/CE et abrogeant la directive 2001/81/CE, en ce qui concerne le recours aux fonds de l'Union pour soutenir les mesures prises en vue de se conformer aux objectifs de ladite directive, les dépenses liées à la réduction des émissions de polluants atmosphériques en vertu de cette même directive font l'objet d'un suivi.
- (6) L'un des principaux objectifs du présent programme est de renforcer les synergies ***et la complémentarité*** entre les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique. À cette fin, il convient que les ***programmes de travail puissent aborder efficacement*** des domaines d'intervention spécifiques, par exemple la mobilité connectée et automatisée, les carburants alternatifs ***durables, notamment les infrastructures utiles à tous les modes de transport ou aux infrastructures transfrontières, et qu'ils prévoient une souplesse accrue pour fusionner le soutien financier apporté à ces secteurs. La facilitation de la communication numérique pourrait faire partie intégrante d'un projet d'intérêt commun dans les domaines de l'énergie et des transports.*** Le programme devrait prévoir, au sein de chaque secteur, la possibilité de considérer comme éligibles certains composants ***synergétiques*** relevant des autres secteurs, lorsqu'une telle approche accroît le bénéfice socio-économique de l'investissement. Les synergies entre les secteurs devraient être encouragées par l'intermédiaire des critères

d'attribution présidant à la sélection des actions *et grâce à l'augmentation du cofinancement.*

(7) Les orientations pour le réseau transeuropéen de transport RTE-T telles que définies par le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil¹ (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.

(7 bis) Les actions contribuant au développement de projets d'intérêt commun dans le secteur des transports, financés par le programme, devraient s'appuyer sur la complémentarité de tous les modes de transport pour fournir des réseaux efficaces, interconnectés et multimodaux, afin de garantir la connectivité dans toute l'Union;

(8) Afin d'atteindre les objectifs fixés dans les orientations RTE-T, il est nécessaire de soutenir en priorité les *projets RTE-T en cours ainsi que* les chaînons transfrontaliers, *les goulets d'étranglement, les priorités horizontales,* les liaisons manquantes *et les nœuds urbains,* et de garantir, le cas échéant, la cohérence des actions soutenues avec les plans de travail des corridors établis conformément à l'article 47 du règlement (UE) n° 1315/2013 et avec le développement global du réseau en ce qui concerne la performance et l'interopérabilité.

(8 bis) Dans certains cas, les projets réalisés sur le territoire d'un État membre ont une incidence transfrontalière significative et créent de la valeur qui dépasse les frontières nationales, en renforçant la connectivité transfrontalière sur le littoral ou en améliorant la connectivité avec l'économie de l'arrière-pays dans son ensemble au-delà des frontières nationales. Les projets ayant une telle incidence devraient donc être considérés comme des projets transfrontaliers.

(8 ter) Afin de tenir compte des circonstances exceptionnelles que présente le retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne, il est nécessaire de prévoir la connectivité de

¹ 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).

l'Irlande à l'Europe continentale par la modification du tracé et de la composition des corridors RTE-T en vue d'y intégrer des liaisons maritimes entre ports irlandais et continentaux du réseau central et du réseau global.

- (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, leurs tronçons présélectionnés *et leur capacité*. Ces adaptations *du réseau central ne devraient pas compromettre son achèvement d'ici 2030, devraient améliorer la couverture des corridors sur le territoire de l'Union et* devraient être proportionnées afin de préserver la cohérence et l'efficacité de la mise en place et de la coordination des corridors. C'est la raison pour laquelle la longueur des corridors du réseau central ne devrait pas augmenter de plus de 15 %. *L'évolution du réseau dans sa globalité doit être suivie et évaluée afin de garantir la pertinence des tronçons.*

- (10) Il est nécessaire de promouvoir les investissements *publics et privés* en faveur d'une mobilité intelligente, *interopérable*, durable, *multimodale*, inclusive, *accessible aux personnes à mobilité réduite*, et répondant aux impératifs de sûreté et de sécurité dans l'ensemble de l'Union *pour tous les modes de transport*. En 2017, la Commission a présenté¹ sa communication «L'Europe en mouvement», une vaste série d'initiatives visant à rendre la circulation plus sûre, encourager une tarification routière intelligente, réduire les émissions de CO₂, la pollution atmosphérique et la congestion, promouvoir la mobilité connectée et autonome, et garantir de bonnes conditions de transport et de repos des travailleurs. Ces initiatives devraient s'accompagner d'un soutien financier de l'Union, le cas échéant par le biais de ce programme, *par exemple, pour accélérer la mise en place du tachygraphe intelligent et le post-équipement des véhicules avec celui-ci*.
- (11) Les orientations RTE-T exigent, en ce qui concerne les nouvelles technologies et l'innovation, que le RTE-T permette la décarbonation de tous les modes de transport en encourageant l'efficacité énergétique et l'utilisation de carburants alternatifs, *tout en respectant le principe de neutralité technologique*. La directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil² établit un cadre commun de mesures pour le déploiement d'infrastructures de carburants alternatifs *pour tous les modes de transport* dans l'Union afin de *réduire autant que possible* la dépendance des transports à l'égard des *énergies fossiles* et d'atténuer leur impact *sur l'environnement et le climat*, et impose aux États membres de veiller à ce que des points de recharge ou de ravitaillement soient accessibles au public d'ici au 31 décembre 2025. Comme indiqué dans les propositions de la Commission³ de novembre 2017, un ensemble complet de mesures visant à promouvoir une mobilité à faible taux d'émissions est nécessaire, notamment sur le plan financier, dans le cas où les conditions du marché ne permettent pas de fournir une incitation suffisante.

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

² 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). Communication de la Commission:

³ Communication de la Commission: «Réaliser les objectifs en matière de mobilité à faibles taux d'émissions - Une Union européenne qui protège la planète, donne les moyens d'agir à ses consommateurs et défend son industrie et ses travailleurs» – COM(2017) 0675.

- (12) Dans sa communication «Une mobilité durable pour l'Europe: sûre, connectée et propre»¹, la Commission souligne que les véhicules automatisés et les systèmes de connectivité avancés rendront les véhicules plus sûrs, plus facilement partageables et plus accessibles pour tous les citoyens, y compris ceux qui sont parfois coupés des services de mobilité aujourd'hui, comme les personnes âgées *et les personnes à mobilité réduite*. Dans cette perspective, la Commission a proposé un «plan d'action stratégique de l'UE sur la sécurité routière» et une révision de la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières. *Dans le même esprit, d'autres réglementations, comme la directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen, doivent être adaptées aux nouvelles normes relatives à la sécurité et à la numérisation du secteur des transports. Concernant la sécurité, son amélioration doit également constituer une priorité dans le secteur ferroviaire. Il importe en particulier d'investir dans la sécurité aux intersections (par exemple, aux fins de la signalisation et de l'amélioration des infrastructures). En 2012, certains des 114 000 passages à niveau existant dans l'Union ont été le théâtre de 573 accidents graves, qui ont coûté la vie à 369 personnes et ont fait 339 blessés graves (rapport de 2014 de l'Agence ferroviaire européenne). Par conséquent, il convient de recenser, à l'échelle de l'Union, les passages à niveau qui présentent un risque élevé pour la sécurité afin d'investir dans l'amélioration de ces infrastructures, qui devront à long terme être remplacées par des ponts et des passages souterrains.*

¹ COM(2018)0293.

- (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 **■**, la sélection des projets éligibles au financement devrait respecter les dotations nationales dans le cadre du Fonds de cohésion. **À la fin de la première phase, les ressources transférées au programme qui n'ont pas été attribuées à une infrastructure de transport** devraient être allouées sur une base concurrentielle aux projets situés dans les États membres éligibles au Fonds de cohésion et en accordant la priorité aux chaînons transfrontaliers et aux liaisons manquantes. La Commission devrait soutenir les États membres susceptibles de bénéficier de financements du Fonds de cohésion dans leurs efforts en vue de constituer une réserve appropriée de projets, en particulier en renforçant les capacités institutionnelles des administrations publiques concernées.
- (14) À la suite de la communication conjointe sur l'amélioration de la **double** mobilité dans l'Union européenne de novembre 2017¹, 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 sécurité² a souligné que la politique en matière d'infrastructures de transport offre une excellente occasion d'accroître les synergies entre les besoins en matière de défense et le RTE-T, **dans l'optique générale d'améliorer la mobilité dans toute l'Union**. 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 **également** adaptées à un **double usage (civil et militaire) des infrastructures, compte étant tenu des possibilités de moderniser** les infrastructures existantes. **L'infrastructure sera toujours à double usage**. 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 **et au moyen d'actions mesurables respectant** les exigences applicables, telles que définies dans le cadre du plan d'action.

¹ JOIN(2017)0041.

² JOIN(2018)0005.

(14 bis) L'établissement du plan d'action sur la double mobilité (civile et militaire) au sein de l'Union s'inscrit dans le cadre de l'objectif principal d'améliorer la mobilité dans l'Union tout en répondant aux défis logistiques et de mobilité énoncés dans la politique de sécurité et de défense commune (PSDC) de l'Union. À cette fin, il est essentiel d'harmoniser les normes et les réglementations transfrontalières et douanières, ainsi que les procédures administratives et législatives. Les entreprises communes de l'Union ont, entre autres, un rôle essentiel à jouer en ce qu'elle contribue à l'harmonisation des procédures administratives et législatives, tant en ce qui concerne le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) que le plan d'action sur la double mobilité (civile et militaire). La double mobilité (civile et militaire) contribuera au développement du MIE, essentiellement du point de vue budgétaire, et en répondant aux besoins émergents ainsi qu'aux nécessités futures.

(15) Dans sa communication «Un partenariat stratégique renouvelé et renforcé avec les régions ultrapériphériques de l'Union européenne»¹, la Commission souligne les besoins spécifiques des régions ultrapériphériques en matière de transports, *d'énergie et de numérique* et la nécessité pour l'Union d'apporter un financement *approprié* répondant à ces besoins, notamment *par l'application de taux de cofinancement jusqu'à un maximum de 85 %*.

(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 *conserver un budget suffisant pour le secteur des transports, conformément à celui prévu au début de la période de programmation 2014-2020, et de* faire l'usage le plus efficace des différents programmes et instruments de financement de l'UE, *de sorte à 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 InvestEU. En particulier, les conditions favorisantes décrites dans l'annexe IV du règlement (UE)

¹ COM(2017)0623.

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 Conseil¹ 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. ***La liste des projets d'intérêt commun et des orientations RTE-E devrait être révisée pour tenir compte des buts et objectifs de l'accord de Paris ainsi que des objectifs climatiques et énergétiques de l'Union pour 2030 et au-delà;***
- (18) Il prévoit également des critères d'éligibilité de ces projets en vue d'un concours financier de l'Union. La directive [directive refondue sur les énergies renouvelables] souligne la nécessité de créer un cadre favorable intégrant l'utilisation renforcée des fonds européens, et faisant explicitement référence à des actions permettant de soutenir la coopération transfrontière en matière d'énergies renouvelables.

¹ 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).

- (19) Tandis que l'achèvement des infrastructures du réseau demeure prioritaire pour finaliser le développement des énergies renouvelables, l'intégration de la coopération transfrontière dans ce domaine *et l'élaboration d'un système énergétique intelligent et efficace, comprenant des solutions de stockage et de modulation de la consommation qui contribuent à équilibrer le réseau*, traduisent l'approche adoptée au titre de l'initiative «Une énergie propre pour tous les Européens», avec un engagement collectif à atteindre un objectif ambitieux en matière d'énergies renouvelables d'ici à 2030 et la modification du cadre d'action, *la garantie de parvenir à une transition sociale équitable et adaptée*, avec des objectifs de décarbonation à long terme ambitieux.
- (20) Des technologies innovantes en matière d'infrastructures, permettant d'évoluer vers des systèmes énergétiques et de mobilité à faibles **émissions** et améliorant la sécurité des approvisionnements *en les orientant vers une plus grande indépendance énergétique de l'Union*, sont essentielles au regard de l'agenda de décarbonation de l'Union. En particulier, dans sa communication du 23 novembre 2017 «Renforcer les réseaux énergétiques de l'Europe»¹, la Commission a souligné que le rôle du secteur de l'électricité, dans lequel les énergies renouvelables représenteront la moitié de la production d'ici à 2030, permettra progressivement de décarboner des secteurs dans lesquels les combustibles fossiles ont dominé jusqu'à présent, notamment les transports, l'industrie et le chauffage/refroidissement et que, en conséquence, la politique en matière d'infrastructures énergétiques transeuropéennes **doit être** axée sur des projets d'interconnexions électriques, de stockage de l'électricité, de réseaux intelligents **et d'investissement dans les infrastructures gazières**. Afin de contribuer aux objectifs de décarbonation de l'Union, *d'intégration du marché intérieur et de sécurité des approvisionnements*, il convient d'accorder aux technologies et projets favorisant le passage à une économie à faible taux **d'émissions** toute l'attention et la priorité qui leur reviennent. La Commission s'emploiera à faire progresser le nombre de projets de réseaux intelligents transfrontaliers, de stockage innovant ainsi que de transport du dioxyde de carbone à financer au titre du programme.

¹ COM(2017)0718.

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

(20 ter) En ce qui concerne l'interconnexion électrique, le règlement (UE) 2018/... du Parlement européen et du Conseil [sur la gouvernance de l'union de l'énergie] fixe un objectif d'interconnexion électrique de 15 % entre les États membres pour 2030. Il convient que le programme contribue à la réalisation de cet objectif.

(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 Conseil¹.

¹ Règlement (UE) n° 283/2014 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2014 concernant des orientations pour les réseaux transeuropéens dans le domaine des infrastructures de télécommunications et abrogeant la décision n° 1336/97/CE (JO L 86 du 21.3.2014, p. 14).

- (22) La communication «Connectivité pour un marché unique numérique compétitif – Vers une société européenne du gigabit»¹ (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 *qu’il faudra d’urgence accorder une plus grande attention au déploiement indispensable des réseaux, en raison de leur rentabilité limitée* dans toute l’Union, due à 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 *visé également à contribuer à un équilibre entre la zone rurale et la zone urbaine, de façon* à contribuer à ces objectifs stratégiques définis dans la stratégie en faveur de la société du gigabit, en complétant le soutien apporté au déploiement des réseaux à très haute capacité par d’autres programmes, en particulier le Fonds européen de développement régional (FEDER), le Fonds de cohésion et le Fonds InvestEU.
- (23) Alors que tous les réseaux de connectivité numérique reliés à l’internet sont intrinsèquement transeuropéens, en raison essentiellement du fonctionnement des applications et des services qu’ils permettent, une priorité au soutien via le programme devrait être accordée aux actions présentant l’incidence la plus forte attendue sur le marché unique numérique, entre autres par leur cohérence avec les objectifs de la communication sur la stratégie en faveur de la société du gigabit, ainsi que sur la transformation numérique de l’économie et de la société, compte tenu des défaillances du marché et des obstacles à la mise en œuvre observés.
- (24) Les établissements scolaires, les universités, les bibliothèques, les administrations locales, provinciales, régionales et nationales, les principaux prestataires de services publics, les hôpitaux et centres médicaux, les plateformes de transport et les entreprises à forte intensité numérique constituent des entités et des lieux qui peuvent susciter d’importantes évolutions socio-économiques dans les zones où ils se trouvent, *y compris dans le milieu rural et les zones faiblement peuplées*. Ces acteurs socio-économiques doivent être à la pointe de la connectivité en gigabit pour que les citoyens, entreprises et communautés locales européennes puissent accéder aux meilleurs services et

¹ COM(2016)0587.

applications. Le programme devrait soutenir l'accès de ces acteurs socio-économiques à la connectivité en gigabit, **à la connectivité à haut débit, notamment à la connectivité mobile de dernière génération** 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, **sûre** et de haute qualité dans les centres de la vie publique locale, notamment les entités investies d'une mission de service public telles que les administrations publiques et les prestataires de services publics ainsi que dans les espaces extérieurs accessibles au public, afin de promouvoir la vision numérique de l'UE dans les communautés locales.

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

(26) La viabilité des services numériques de nouvelle génération attendus, tels que les services et applications de l'internet des objets dont on escompte des avantages importants dans différents secteurs et pour la société dans son ensemble, nécessitera une couverture transnationale ininterrompue par les 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 **meilleure technologie disponible et adaptée** , 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, **de cybersécurité** et de rentabilité, et devraient être hiérarchisées au moyen de programmes de travail prenant en compte les critères prévus par le présent règlement. Les déploiements de réseaux à très haute capacité peuvent inclure des infrastructures passives, en vue de maximiser les avantages socio-économiques et environnementaux. Enfin, dans le cadre de la hiérarchisation des actions, les éventuelles retombées positives en matière de connectivité sont prises en compte, par exemple lorsqu'un projet déployé peut améliorer la rentabilité de futurs déploiements aboutissant à une couverture élargie des territoires et des populations dans les zones non couvertes jusqu'alors.
- (30) L'Union a développé sa propre technologie de positionnement, navigation et datation (PNT) par satellite (EGNOS/Galileo) et son propre système d'observation de la Terre

(Copernicus). Tant EGNOS/Galileo que Copernicus offrent des services avancés qui procurent d'importants avantages économiques aux utilisateurs publics et privés. Par conséquent, toute infrastructure de transport, d'énergie ou numérique financée par le programme – utilisant le PNT ou les services d'observation de la Terre – devrait être techniquement compatible avec EGNOS/Galileo et Copernicus.

- (31) Les résultats positifs du premier appel à propositions au titre de financements mixtes lancé en 2017 dans le cadre du programme actuel ont confirmé la pertinence et la valeur ajoutée de l'utilisation de subventions de l'UE en combinaison avec des financements provenant de la Banque européenne d'investissement, de banques de développement nationales ou d'autres institutions de financement du développement ou d'institutions financières publiques, ainsi que d'institutions financières du secteur privé et d'investisseurs du secteur privé, y compris par l'intermédiaire de partenariats public-privé. ***Le financement mixte devrait contribuer à attirer les investissements privés et à impulser un effet de levier favorisant la contribution globale du secteur public conformément aux objectifs du programme InvestEU.*** Le programme devrait dès lors continuer à ***soutenir les actions*** ■ permettant de combiner des subventions de l'UE et d'autres sources de financement. ***Dans le domaine des transports, les opérations de financement mixte ne dépassent pas 10 % des enveloppes y afférentes.***

(31 bis) Dans le secteur des transports, les opérations de financement mixte devraient avant tout être consacrées à des projets visant à numériser le secteur, en particulier les systèmes SESAR et ERTMS, qui devraient être rentables sur le plan financier.

- (32) Les objectifs stratégiques du présent programme seront également mis en œuvre au moyen d'instruments financiers et de garanties budgétaires au titre des possibilités offertes [...] par le Fonds InvestEU. Les actions du programme devraient être utilisées pour ***stimuler l'investissement en remédiant*** aux défaillances du marché ou à une situation d'investissement non optimale, de manière proportionnée ***et appropriée, sans faire double emploi*** ni ***entraîner l'éviction*** du financement privé, et ***devrait*** 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 **coopère étroitement avec Horizon Europe** à la mise en place et au déploiement à grande échelle des technologies et solutions innovantes concernant les infrastructures dans les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique, **et les synergies entre ces domaines**, 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 financière³¹ , pour le Parlement européen et le Conseil au cours de la procédure budgétaire annuelle]. ***Cette enveloppe financière devrait être préservée durant toute la durée du programme et ne faire l'objet d'aucune coupe ou réaffectation à d'autres programmes, ceci afin de préserver l'équilibre initial mais aussi les arbitrages et les répartitions thématiques et territoriales tout au long de la durée de ce programme.***

(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.

■ [vote séparé]

- (37) Les types de financement et les modes d'exécution prévus par le présent règlement devraient être choisis en fonction de leur capacité à atteindre les objectifs spécifiques des actions et à produire des résultats, compte tenu notamment des coûts liés aux contrôles, de la charge administrative et du risque attendu de non-respect des règles. Ceci devrait tenir compte du recours à des montants forfaitaires, à des taux forfaitaires et à des coûts unitaires, ainsi qu'à des financements non liés aux coûts visés à l'article 125, paragraphe 1, du règlement financier.
- (38) Les pays tiers qui sont membres de l'Espace économique européen (EEE) peuvent participer aux programmes de l'Union dans le cadre de la coopération établie au titre de l'accord EEE, qui prévoit la mise en œuvre de ces programmes au moyen d'une décision prise au titre de cet accord. Les pays tiers peuvent également participer sur la base d'autres instruments juridiques. Il convient d'introduire dans le présent règlement une disposition spécifique pour accorder les droits et accès nécessaires permettant à l'ordonnateur compétent, à l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) et à la Cour des comptes européenne d'exercer pleinement leurs compétences respectives.
- (39) Le règlement financier définit les règles concernant l'octroi de subventions. Afin de tenir compte de la spécificité des actions soutenues par le programme et assurer une mise en œuvre cohérente entre les secteurs couverts par le programme, il y a lieu de fournir des indications supplémentaires en ce qui concerne les critères d'éligibilité et d'attribution. ***La Commission et/ou les agences exécutives chargées de la mise en œuvre du programme ne sont en outre pas habilitées à créer des obligations complémentaires non prévues dans le présent règlement en ce qui concerne la sélection des opérations et leur financement. Sans déroger au règlement financier, les programmes de travail peuvent prévoir des procédures simplifiées dans certains cas, lorsque les objectifs des appels à propositions n'ont pas d'incidences stratégiques.***

(39 bis) Conformément au règlement financier, les critères de sélection et d'attribution sont définis dans les programmes de travail. Dans le secteur des transports, la qualité et la pertinence d'un projet devraient être évaluées moyennant également la prise en considération de son incidence escomptée sur la connectivité de l'Union européenne, de son respect des exigences en matière d'accessibilité et de sa stratégie concernant les futurs besoins d'entretien.

(40) Conformément au règlement financier, au règlement (UE, Euratom) n° 883/2013 du Parlement européen et du Conseil¹, au règlement (CE, Euratom) n° 2988/95 du Conseil², au règlement (CE, Euratom) n° 2185/96 du Conseil³ et au règlement (UE) 2017/193 du Conseil⁴, 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 (CE, Euratom) 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 Conseil⁵.

¹ 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).

² 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).

³ Règlement (CE, Euratom) 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).

⁴ 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).

⁵ Directive (UE) 2017/1371 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2017

Conformément au règlement financier, toute personne ou entité qui reçoit des fonds de l'Union doit coopérer pleinement à la protection des intérêts financiers de l'Union et accorder les droits et accès nécessaires à la Commission, à l'OLAF, au Parquet européen et à la Cour des comptes européenne et veiller à ce que tout tiers participant à l'exécution des fonds de l'Union accorde des droits équivalents.

(40 bis) *Le succès de la mise en œuvre du programme dépend, dans une large mesure, du niveau de coopération entre les entités participant à un projet commun. La création d'une structure d'entreprise commune devrait donc être encouragée, y compris en rehaussant le niveau de cofinancement.*

(41) En vertu de [référence à actualiser en fonction de la nouvelle décision sur les PTOM: article 94 de la décision 2013/755/UE du Conseil¹, les personnes et les entités établies dans des pays et territoires d'outre-mer remplissent les conditions pour bénéficier d'un financement, sous réserve des règles et des objectifs relatifs à ce programme ainsi que des dispositions susceptibles de s'appliquer à l'État membre dont relève le PTOM en question.

(42) L'Union devrait rechercher une cohérence et des synergies avec les programmes de l'Union en matière de politique extérieure, notamment l'aide de préadhésion, conformément aux engagements pris dans le cadre de la communication «Une perspective d'élargissement crédible ainsi qu'un engagement de l'Union européenne renforcé pour les Balkans occidentaux»².

(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.

(43 bis) *Conformément à l'article 85 de la directive 2014/25/UE, et dans le cas de pays tiers avec lesquels l'Union n'a pas conclu, dans un cadre multilatéral ou bilatéral, un accord assurant un accès comparable et effectif des entreprises de l'Union aux marchés publics de ces pays tiers, toute offre présentée pour l'attribution d'un marché*

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).

¹ JO L 344 du 19.12.2013, p. 1.

² COM(2018)0065.

public de fournitures dans le cadre d'un projet cofinancé par le MIE peut être rejetée lorsque la part des produits originaires des pays tiers excède 50 % de la valeur totale des produits composant cette offre.

(44) Conformément aux paragraphes 22 et 23 de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016¹, il y a lieu d'évaluer ce programme sur la base des informations collectées en application des exigences spécifiques de suivi, **telles que la résilience au changement climatique**, tout en évitant une réglementation excessive et des lourdeurs administratives, en particulier pour les États membres. Des évaluations devraient être réalisées par la Commission et communiquées au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, afin d'apprécier l'efficacité et l'efficience du financement et son incidence sur les objectifs globaux du programme, **et de procéder aux ajustements nécessaires.**

(45) Des mesures **transparentes, comptables et** adéquates de suivi et d'établissement de rapports incluant des indicateurs **mesurables** devraient être mises en œuvre afin **d'évaluer** l'état d'avancement du programme au regard des objectifs généraux et spécifiques établis par le présent règlement, d'en rendre compte **et de promouvoir les réalisations du programme.** Ce système de déclaration de performance devrait garantir **que les données servant au suivi de** la mise en œuvre et **des** résultats du programme **permettent une analyse approfondie des progrès réalisés et des difficultés rencontrées le long des corridors du réseau central, et que ces données et résultats sont recueillis de manière efficiente, efficace et rapide.** Il convient d'imposer des obligations de déclaration proportionnées aux destinataires des fonds de l'Union de manière à recueillir des données pertinentes pour le programme.

(45 bis) Le programme devrait être exécuté au moyen de programmes de travail. La Commission devrait élaborer d'ici à fin mars 2021 un programme-cadre qui inclura le calendrier prévu pour les programmes de travail, les appels à propositions, leurs sujets et les fonds alloués, ainsi que d'autres informations nécessaires pour assurer la transparence et la prévisibilité durant toute la période du programme et améliorer la qualité des projets.

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

(45 ter) Une évaluation complète du programme devrait être réalisée afin de garantir la cohérence des ■ priorités d'investissement du programme ■ avec les engagements de l'Union en matière de lutte contre le changement climatique;

(46) Afin de *compléter* le présent règlement, 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 eu égard à l'adoption des programmes de travail et du programme-cadre.* ■

(47) Afin d'adapter, si nécessaire, les indicateurs de suivi du programme ■ 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 *ainsi que des exigences militaires, afin d'établir ou de modifier la liste des parties du réseau transeuropéen de transport susceptibles de bénéficier des transports militaires, d'établir ou de modifier la liste des projets prioritaires en matière d'infrastructures à double usage et la procédure d'évaluation de l'éligibilité des actions liées à la mobilité militaire.* Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis par l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

(48) Il convient, dans un souci de clarté, d'abroger les règlements (UE) n° 1316/2013 et (UE) n° 283/2014. Toutefois, les effets de l'article 29 du règlement (UE) n° 1316/2013 modifiant l'annexe du règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil¹ 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,

¹ 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).

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 ***pour tous les modes de transport*** 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;
- c bis) «bénéficiaire», une entité ayant été retenue pour bénéficier d'une aide financière de l'Union en vertu des critères d'éligibilité énoncés à l'article 11 du présent règlement et conformément à l'article [197] du règlement financier;***
- d) «opération de financement mixte»: une action soutenue par le budget de l'Union, y compris dans le cadre de mécanismes de financement mixte conformément à l'article [2, paragraphe 6] du règlement (UE, Euratom) 2018/XXX (le «règlement financier»), associant des formes d'aide non remboursable et/ou des instruments financiers et/ou des garanties budgétaires issus du budget de l'UE et des formes d'aide remboursable

d'institutions financières de développement ou d'autres institutions financières publiques, ainsi que d'institutions financières et d'investisseurs commerciaux;

d bis) «goulet d'étranglement», un obstacle physique, technique ou fonctionnel entraînant une défaillance du système qui compromet la continuité des flux de longue distance ou transfrontaliers et qui peut être surmonté par la construction de nouvelles infrastructures ou une modernisation substantielle des infrastructures existantes qui pourrait se traduire par des améliorations notables propres à résoudre les problèmes du goulet d'étranglement;

e) «réseau global», les infrastructures de transport définies conformément au chapitre II du règlement (UE) n° 1315/2013;

f) «réseau central»: les infrastructures de transport définies conformément au chapitre III du règlement (UE) n° 1315/2013;

g) «corridors de réseau central», les instruments facilitant la mise en place coordonnée du réseau central tel que visé au chapitre IV du règlement (UE) n° 1315/2013 et figurant dans la partie III de l'annexe du présent règlement;

g bis) «chaînon transfrontalier», dans le secteur des infrastructures de transports, les projets qui couvrent un tronçon ferroviaire, routier ou maritime ou une voie de navigation intérieure entre des États membres ou entre un État membre et un pays tiers, ou un projet, relatif à tout mode de transport, exécuté dans un État membre et présentant une incidence transfrontalière notable en améliorant les flux transfrontaliers entre deux États membres;

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 [à l'article 8, 9, 11 ou 13] ***de la directive (UE) 2018/... du Parlement européen et du Conseil***⁺ en matière de planification ou de déploiement des sources d'énergie

⁺ JO: veuillez insérer dans le texte le numéro du règlement contenu dans le document PE-CONS 55/18 (2016/0375(COD)) et insérer le numéro, la date, le titre, et la référence de publication au JO de cette directive dans la note de bas de page.

[1] JO ...

⁺ JO, prière d'insérer le titre, le numéro et la référence JO correspondant à la procédure COD 2016/0382 (énergies renouvelables).

renouvelables, conformément aux critères énoncés dans la partie IV de l'annexe du présent règlement;

h bis) «principe de primauté de l'efficacité énergétique», le fait de prendre le plus grand compte, lors de la planification énergétique et des décisions concernant la politique et les investissements en matière d'énergie, des mesures d'efficacité énergétique à moindre coût visant à rendre l'offre et la demande d'énergie plus efficaces, en particulier moyennant des économies d'énergie rentables au stade final, des initiatives de participation active de la demande et une conversion, un acheminement et une distribution plus efficaces de l'énergie, qui permettent tout de même d'atteindre les objectifs des décisions respectives;

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, ***ou une voie de navigation intérieure***, entièrement couvert par une infrastructure de connectivité numérique et en particulier les systèmes 5G, autorisant la fourniture ininterrompue de services numériques opérant en synergie, comme la mobilité connectée et automatisée, des services de mobilité intelligente similaires sur les réseaux ferrés ***ou la connectivité numérique sur les voies de navigation intérieures***;

k bis) «liaison manquante», un tronçon d'un corridor du RTE-T qui recouvre tous les modes de transport ou un tronçon de transport reliant les réseaux central ou global aux corridors RTE-T, qui fait défaut et comprend un ou plusieurs goulets d'étranglement qui nuisent à la continuité du corridor RTE-T;

- l) «plateformes numériques opérationnelles directement associées aux infrastructures de transport et énergétiques», les ressources physiques et virtuelles de technologies de l'information et de la communication (TIC), opérant au sommet de l'infrastructure de communication, et supportant les flux, le stockage, le traitement et l'analyse des données des infrastructures de transport et/ou énergétiques;
 - m) «projet d'intérêt commun», tout projet défini dans le règlement (UE) n° 1315/2013 ou le règlement (UE) n° 347/2013 ou à l'article 8 du présent règlement,
 - n) «études», les activités nécessaires à la préparation de la mise en œuvre d'un projet, telles que les études préparatoires, la cartographie, les études de faisabilité, d'évaluation, d'essais et de validation, y compris sous la forme de logiciels, et toute autre mesure d'appui technique, y compris les actions préalables nécessaires à la définition et au développement d'un projet ainsi qu'à la prise de décision quant à son financement, telles que les actions de reconnaissance sur les sites concernés et la préparation du montage financier;
 - o) «acteurs socio-économiques», les entités qui, de par leur mission, leur nature ou leur localisation, peuvent, directement ou indirectement, générer des avantages socio-économiques importants pour les citoyens, les entreprises et les communautés locales de leur territoire environnant *ou dans leur zone d'influence*;
 - p) «pays tiers», un pays qui n'est pas membre de l'Union;
 - q) «réseaux à très haute capacité», les réseaux à très haute capacité au sens de l'article [2, *paragraphe 2*], de la directive (UE) 2018/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.
- r bis) «infrastructure à double usage civil et militaire», toute infrastructure utilisée principalement à des fins civiles, mais qui revêt également une importance stratégique pour la gestion de la défense et des crises et qui pourrait être adaptée aux besoins à double usage, civil et militaire.*

Article 3

Objectifs

1. Le programme a pour objectif général **de construire**, 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 **afin de contribuer au renforcement de la compétitivité européenne et de l'accès au marché intérieur, à une croissance intelligente, durable et inclusive, et à la cohésion territoriale, sociale et économique, en contribuant aux engagements de décarbonation à long terme et en mettant pleinement l'accent sur les synergies entre les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique.**

2. Le programme poursuit les objectifs spécifiques suivants:
 - a) Dans le secteur des transports:
 - i) contribuer au développement de projets d'intérêt commun relatifs aux réseaux et infrastructures interconnectés, **interopérables et multimodaux** efficaces favorisant une mobilité intelligente, durable, inclusive, **accessible** et répondant aux impératifs de sécurité et de sûreté, **ainsi qu'un secteur européen des transports;**
 - ii) adapter les **tronçons du réseau transeuropéen de transport utilisables pour le transport militaire** aux besoins en matière de **double** mobilité **(civile et militaire);**

 - b) Dans le secteur de l'énergie, contribuer au développement de projets d'intérêt commun relatifs au renforcement de l'intégration d'un marché intérieur de l'énergie **efficace et compétitif**, de l'interopérabilité transfrontalière et intersectorielle des réseaux, favoriser la décarbonation **de l'économie et** garantir la sécurité de l'approvisionnement ainsi que l'indépendance énergétique de l'Union, faciliter la coopération transfrontière dans le domaine de **l'énergie, y compris** les énergies renouvelables **et stimuler l'efficacité énergétique;**

 - c) Dans le secteur du numérique, favoriser **le développement de projets d'intérêt commun relatifs** au déploiement de réseaux numériques **sûrs et sans risque**, à très haute capacité et des systèmes 5G, au renforcement de la résilience et des

capacités des réseaux numériques dorsaux dans les territoires de l'UE en les reliant aux territoires voisins, et à la numérisation des réseaux de transport et d'énergie.

Article 4

Budget

1. L'enveloppe financière pour l'exécution du programme, pour la période 2021-2027, est établie à **43 850 768 000 EUR en prix constants (XXX EUR en prix courants)**. .
2. La répartition de cette enveloppe est la suivante:
 - a) **33 513 524 000 EUR en prix constants (XXX EUR en prix courants)** pour les objectifs spécifiques visés à l'article 3, paragraphe 2, point a), dont:
 - i) **17 746 000 000 EUR en prix constants (XXX EUR en prix courants)** du pôle d'activités Investissements stratégiques européens;
 - ii) **10 000 000 000 EUR en prix constants** (11 285 493 000 EUR *en prix courants*) transférés à partir du Fonds de cohésion pour être dépensés conformément au présent règlement exclusivement dans les États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion,
 - iii) **5 767 524 000 EUR en prix constants** (6 500 000 000 EUR *en prix courants*) **de la rubrique Sécurité et 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 **20 %** pour les projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables; **[Am. 9]**
 - c) **2 662 000 000 EUR en prix constants** (3 000 000 000 EUR *en prix courants*) pour les objectifs spécifiques visés à l'article 3, paragraphe 2, point c).
3. La Commission ne s'écarte pas du montant visé à l'alinéa 2 a) ii).

4. ***Jusqu'à 3 %*** du montant mentionné au paragraphe 1 peut être ***également*** 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.
- 5 bis. La transparence et la participation des citoyens sont garanties pour les projets important. [Am. 27]***
6. Sans préjudice du règlement financier, les dépenses afférentes aux actions résultant de projets figurant dans le premier programme de travail peuvent être éligibles à partir du 1er janvier 2021.
7. Le montant transféré du Fonds de cohésion est mis en œuvre conformément au présent règlement, sous réserve des dispositions du paragraphe 8 et sans préjudice de l'article 14, paragraphe 2, point b).
8. En ce qui concerne les montants transférés à partir du Fonds de cohésion, ***jusqu'au 31 décembre 2022***, la sélection des projets éligibles au financement est menée dans le respect des dotations nationales dans le cadre du Fonds de cohésion ■ . À compter du 1er janvier ***2023***, les ressources transférées au titre du programme et non engagées dans un projet d'infrastructure de transport, sont mises à la disposition, ***dans des conditions de concurrence***, de tous les États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion, pour financer des projets d'infrastructure de transport au titre du présent règlement.
9. Les ressources allouées ***à un État membre*** dans le cadre de la gestion partagée peuvent, à la demande de ***celui-ci et en accord avec l'autorité de gestion compétente***, être transférées au programme ***afin d'être utilisées dans le cadre d'une opération de financement mixte ou d'une action de synergie avec d'autres programmes de l'Union incluse dans une proposition présentée par l'État membre concerné et déclarée éligible par la Commission dans le cadre d'une procédure de programme***

de travail. 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. ■

Article 5

Participation des pays tiers au programme

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

coûts administratifs. Ces contributions constituent des recettes affectées conformément à l'article [21, paragraphe 5,] du règlement financier;

- ne confère pas au pays tiers un pouvoir de décision sur le programme;
- garantisse les droits dont dispose l'Union de veiller à la bonne gestion financière et de protéger ses intérêts financiers.
- ***garantir la réciprocité de l'accès à des programmes similaires dans le pays tiers, en particulier les marchés publics;***

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

Article 6

Mise en œuvre et formes de financement de l'UE

1. Le programme est mis en œuvre en gestion directe, conformément au règlement financier, ou en gestion indirecte avec les organismes visés à l'article [61, paragraphe 1, point c)] du règlement financier.
2. Le programme peut apporter un financement sous la forme ***de subventions et de marchés***, comme prévu dans le règlement financier ■ . ***Le financement octroyé au titre du programme peut être utilisé*** dans le cadre d'opérations de financement mixte, ***y compris au moyen de fonds, ainsi que le prévoit l'article 3, paragraphe 2, point a), du règlement InvestEU. Dans le secteur des transports, les opérations de financement mixte ne dépassent pas 10 % de l'enveloppe y afférente et sont avant tout destinées aux priorités horizontales énumérées à l'annexe – partie III – point - 1(nouveau).*** 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 6 bis

Adaptation des réseaux RTE-T au double usage civil et militaire

1. *Les projets d'intérêt commun contribuent à l'adaptation des réseaux RTE-T tels que définis par le règlement (UE) n° 1315/2013, afin de permettre un double usage des infrastructures, civil et militaire, conformément aux exigences en matière de double mobilité (civile et militaire), ci-après les «exigences de double mobilité», et aux projets prioritaires d'infrastructures à double usage visés au paragraphe 2 du présent article.*
2. *La Commission adopte, au plus tard le 31 décembre 2019, des actes délégués conformément à l'article 24 du présent règlement afin de préciser les besoins de double mobilité, la liste des parties du réseau transeuropéen de transport adaptées au transport militaire, la liste des projets prioritaires d'infrastructures à double usage et la procédure d'évaluation concernant l'éligibilité des actions liées aux infrastructures à double usage, civil et militaire. La spécification des projets prioritaires reflète la situation des États membres à l'Est et au Sud de l'Union.*
3. *Les études visant à élaborer et à déterminer des projets d'intérêt commun sur les parties du réseau transeuropéen de transport adaptées au transport militaire, qui se fonderont toujours sur les études de faisabilité, les projets et la mise en œuvre du RTE-T existants, comprennent également les actions nécessaires pour satisfaire aux exigences de double mobilité validées par le Conseil et donner suite aux projets prioritaires d'infrastructures à double usage.*

Tous les projets proposés comprennent des actions mesurables visant à intégrer les exigences de double mobilité validées par le Conseil.

Les propositions ne comportant que des actions liées à la mobilité militaire sont éligibles uniquement lorsqu'elles viennent s'ajouter à une infrastructure civile existante.

Toutes les actions liées au respect des exigences en matière de double mobilité sont financées par les fonds prévus à l'article 4, paragraphe 2, point a) iii), et permettent le double usage civil et militaire des infrastructures.

4. *D'ici au 31 décembre 2025, la Commission réalisera une évaluation du montant déjà dépensé et des perspectives de dépenses du montant spécifié à l'article 4, paragraphe 2, point a) iii). Selon le résultat de cette évaluation, la Commission décide de transférer les montants qui n'ont pas été engagés de l'article 4, paragraphe 2, point a) iii) à l'article 4, paragraphe 2, point a) i).*

Article 6 ter

Projets transfrontaliers dans le domaine des transports

1. *Les États membres, les autorités régionales ou autres entités participant à un projet de transport transfrontalier peuvent créer un organisme commun (guichet unique) pour la gestion des projets. Ces entités communes disposent d'une grande capacité de coordination, dans lesquelles prévalent les normes établies à l'échelle de l'Union, qui permet de gérer toutes les évaluations environnementales au niveau des projets, les permis d'aménagement du territoire et les permis de construire.*
2. *Pour résoudre les difficultés liées à la coordination des procédures de concession des projets d'infrastructures transfrontaliers du réseau RTE-T, les coordinateurs européens contrôlent la coordination des projets et proposent des procédures pour faciliter leur synchronisation et leur réalisation.*
3. *En ce qui concerne la coordination et la coopération des États membres par l'intermédiaire de l'autorité compétente unique désignée, ainsi que la nécessité de fixer des délais communs pour les procédures d'octroi des autorisations transfrontalières et le lancement des appels d'offre pour les marchés publics relatifs aux projets transfrontaliers communs, il convient de se conformer au règlement du*

Parlement européen et du Conseil concernant des mesures de rationalisation en vue de progresser dans la réalisation du réseau transeuropéen de transport (COM(2018)0277).

Article 7

Projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables

1. Les projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables ***contribuent à la décarbonation, à l'achèvement du marché intérieur de l'énergie et au renforcement de la sécurité d'approvisionnement; ils associent*** au moins deux États membres et sont inclus dans un accord de coopération ou tout autre type d'accord entre des États membres, ***y compris, le cas échéant, au niveau régional,*** ou entre des États membres et des pays tiers visés à l'article ***8, 9, 11 ou 13*** de la directive ***(UE) 2018/...*** ***du Parlement européen et du Conseil***⁺; Ces projets sont définis conformément aux critères ***généraux*** et ***■*** au ***processus*** 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, ***sans préjudice des critères d'attribution fixés à l'article 13,*** les critères et le processus de sélection ***spécifiques*** des projets et publie les méthodologies applicables à l'évaluation de la conformité des projets aux critères généraux et à ***l'analyse coûts-avantages*** visés à l'annexe, partie IV.
3. Les études visant l'élaboration et la sélection de projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables sont éligibles au financement au titre du présent règlement
4. Les projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables sont éligibles à une aide de l'Union pour le financement de travaux s'ils satisfont aux critères supplémentaires suivants:
 - a) l'analyse coûts-avantages spécifique du projet conformément au point 3 de la partie IV de l'annexe ***est obligatoire pour tous les projets financés, est réalisée***

⁺ JO, prière d'insérer le titre, le numéro et la référence JO correspondant à la procédure COD 2016/0382 (énergies renouvelables).

de manière transparente, globale et complète et apporte des éléments prouvant l'existence d'importantes économies de coûts et/ou d'avantages en termes de *durabilité*, 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 ■ , n'excède pas le montant nécessaire pour garantir la réalisation du projet ou sa viabilité commerciale *et respecte les dispositions de l'article 14, paragraphe 3.*

Article 8

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

- 1. Les projets d'intérêt commun dans le domaine des infrastructures de connectivité numérique *sont ceux qui apportent une contribution significative:*
 - a) *à l'achèvement du marché unique numérique européen;*
 - b) *à la réalisation des objectifs stratégiques de l'Union en matière de connectivité; et*
 - c) *à la mise en place de l'infrastructure de réseau sous-tendant la transformation numérique de l'économie et de la société.*
- 1 bis. *Les projets d'intérêt commun dans le domaine des infrastructures de connectivité numérique répondent aux critères suivants:*
 - a) *ils contribuent à la réalisation de l'objectif spécifique visé à l'article 3, paragraphe 2, point c);*
 - b) *ils déploient la meilleure technologie disponible et, dans le même temps, proposent le meilleur équilibre possible du point de vue de la capacité de flux*

de données, de la sécurité de la transmission, de la résilience des réseaux, de la cybersécurité et de la rentabilité;

2. Les études visant l'élaboration et la sélection de projets d'intérêt commun dans le domaine des infrastructures de connectivité numérique sont éligibles au financement au titre du présent règlement.
3. Sans préjudice des critères d'attribution énoncés à l'article 13, une priorité au financement est déterminée sur la base des critères suivants:
 - a) les actions contribuant à l'accès aux réseaux à très haute capacité capables de fournir une connectivité gigabit, ***notamment la 5G ou d'autre technologies de pointe en matière de connectivité mobile***, aux acteurs socio-économiques sont hiérarchisées. La compétitivité mondiale de l'Union et la capacité de cette dernière à absorber les investissements prend en considération, ***outre*** les acteurs socio-économiques, 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 5G, 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, ***ainsi qu'aux plateformes socioéconomiques***. 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 transfrontaliers *à très haute capacité* 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;



Article 8 bis

Attribution de marchés publics et/ou de contrats de fournitures

1. *Lors de l'attribution des marchés avec l'appui du programme, les bénéficiaires ne devraient pas exclusivement baser l'attribution de ces marchés sur l'offre économiquement la plus avantageuse, mais devraient prendre en compte également une approche coût-efficacité en se concentrant sur des données qualitatives, sociales et environnementales.*
2. *Toute soumission présentée dans le cadre de l'attribution d'un marché public et/ou d'un marché de fournitures et bénéficiant du programme est considérée comme admissible dès lors que la part des produits originaires des pays tiers avec lesquels*

L'Union n'a pas conclu d'accord garantissant aux entreprises de l'Union un accès comparable et effectif aux marchés de ces pays tiers n'excède pas 50 % de la valeur totale des produits constituant la soumission. [Am. 35]

CHAPITRE II

ÉLIGIBILITÉ

Article 9 Actions éligibles

1. Seules les actions qui contribuent à la réalisation des objectifs visés à l'article 3 ***et qui ont été soumises à une évaluation concernant leur résilience au changement climatique*** 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. ***Seules les études en lien avec des projets éligibles au présent programme et incluses dans un appel à propositions dans le cadre des programmes de travail sont susceptibles d'être retenues. La sélection des opérations et leur financement dans le cadre de ce règlement ne peuvent être assortis d'aucune obligation complémentaire qui ne soit établie dans le présent règlement.***

2. Dans le secteur des transports, les actions suivantes peuvent bénéficier d'une aide financière de l'Union au titre du présent règlement:
 - (a) Actions relatives à des réseaux efficaces, interconnectés, ***interopérables et multimodaux***:
 - 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, ***l'interopérabilité ferroviaire, les plateformes logistiques multimodales, les aéroports, les ports maritimes et fluviaux, les voies de navigation intérieures, les ports intérieurs et les terminaux rail-route*** du réseau central visés à l'annexe II du règlement (UE) n° 1315/2013, ***soit principalement les actions énumérées dans la partie III, titre 1, de l'annexe du présent règlement, ainsi que les interconnexions entre les réseaux***. 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 *et dynamisant* les liaisons transfrontalières du réseau global conformément au chapitre II du règlement (UE) n° 1315/2013, notamment les tronçons énumérés à la partie III, *paragraphe 2*, de l'annexe du présent règlement;

ii bis) les actions en soutien à l'harmonisation des réglementations transfrontalières et douanières, ainsi qu'aux procédures administratives et législatives visant à élaborer un cadre réglementaire sur la double mobilité (civile et militaire) à l'échelle de l'Union;

ii ter) les actions en faveur du rétablissement des connexions ferroviaires transfrontalières régionales manquantes qui ont été abandonnées ou démantelées;

- iii) les actions mettant en œuvre des tronçons du réseau global situés dans les régions ultrapériphériques conformément au chapitre II du règlement (UE) n° 1315/2013, y compris les actions concernant les nœuds urbains, *les aéroports, les plateformes logistiques multimodales*, 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;

iii bis) les actions d'élimination des obstacles à l'interopérabilité, en particulier lorsqu'elles produisent des effets de corridors/réseaux, notamment pour favoriser l'augmentation du trafic de fret ferroviaire;
[Am. 33]

- 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, *interopérable*, durable, *multimodale*, inclusive, *accessible* et répondant aux impératifs de sûreté et de sécurité:

- i) les actions en soutien aux autoroutes de la mer conformément à l'article 21 du règlement (UE) n° 1315/2013, mettant l'accent sur le transport maritime transfrontalier à courte distance;
- ii) les actions en soutien aux systèmes d'applications télématiques, **entre autres les projets ERTMS et SESAR**, 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, les infrastructures de carburants alternatifs **pour tous les modes de transport et la décarbonation du secteur des transports**, conformément à l'article 33 du règlement (UE) n° 1315/2013;
- v) les actions d'élimination des obstacles à l'interopérabilité, **notamment dans les nœuds urbains tels que définis à l'article 30 du règlement (UE) n° 1315/2013 et** 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 **modes et** utilisateurs, **en particulier pour les utilisateurs à mobilité réduite**, conformément à l'article 37 du règlement (UE) n° 1315/2013;
- ix) les actions améliorant l'accessibilité et la disponibilité des infrastructures de transport à des fins de sécurité ou de protection civile;

ix bis) les actions visant à réduire les nuisances sonores causées par le fret ferroviaire.

(c) Au titre de l'objectif spécifique visé à l'article 3, paragraphe 2, point a) ii), **et conformément à l'article 6 bis:**

i) les ■ activités spécifiques au sein d'une action, en soutien à **différentes parties, neuves ou existantes**, du réseau **de transport transeuropéen adapté au transport militaire**, afin de l'adapter aux exigences de **double mobilité ■** pour permettre un double usage civil et militaire de l'infrastructure;

i bis) les actions améliorant l'accessibilité et la disponibilité des infrastructures de transport à des fins de sécurité ou de protection civile;

i ter) les actions renforçant la résilience aux menaces en matière de cybersécurité.

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 **et 5G** 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 *et à l'intégration* de réseaux dorsaux *nouveaux ou existants*, 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 *et mettant en œuvre les objectifs de connectivité stratégiques de l'Union*;
- (f) les actions mettant en œuvre les exigences en matière d'infrastructures de connectivité numérique en lien avec des projets transfrontaliers dans les domaines du transport ou de l'énergie et/ou en soutien aux plateformes numériques opérationnelles directement associées aux infrastructures de transport ou d'énergie.

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

Article 10

Synergies entre les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique

1. Les actions contribuant *simultanément* à la réalisation d'un ou plusieurs objectifs d'au moins deux secteurs, tels que définis à l'article 3, paragraphe 2, points a), b) et c), peuvent bénéficier d'une aide financière de l'Union au titre du présent règlement *ainsi que d'un taux de cofinancement plus élevé, conformément à l'article 14*. Ces actions sont mises en œuvre par l'intermédiaire de programmes de travail ■ portant sur au moins deux secteurs, comportant des critères d'attribution spécifiques et financés par des contributions budgétaires des secteurs concernés.
2. Dans chacun des secteurs des transports, de l'énergie ou du numérique, les actions susceptibles de bénéficier d'un financement conformément à l'article 9 peuvent inclure des éléments *synergétiques en lien avec tout autre secteur*, ne relevant pas des actions susceptibles de bénéficier d'un financement prévues à l'article 9,

paragraphe 2, 3 ou 4 respectivement, dès lors qu'elles satisfont aux conditions suivantes:

- (a) le coût de ces éléments *synergétiques* n'excède pas 20 % des coûts totaux éligibles de l'action; et
- (b) ces éléments *synergétiques* relèvent du secteur des transports, de l'énergie ou du numérique; et
- (c) ces éléments *synergétiques* permettent d'améliorer de manière significative les bénéfices socio-économiques, climatiques ou environnementaux de l'action.

Article 11

Entités éligibles

1. Les critères d'éligibilité énoncés au présent article s'appliquent, en plus des critères énoncés à l'article [197] du règlement financier.
2. Les entités suivantes sont éligibles:
 - (a) les entités juridiques, *y compris les entreprises communes*, établies dans un État membre;
 - (b) les entités juridiques établies dans un pays tiers associé au programme;
 - (c) les entités juridiques constituées en vertu du droit de l'Union et les organisations internationales dans les cas prévus par les programmes de travail.
3. Les personnes physiques ne sont pas éligibles.
4. Les entités juridiques établies dans un pays tiers qui n'est pas associé au programme sont exceptionnellement éligibles pour recevoir un soutien dans le cadre du programme lorsque cela s'avère indispensable pour atteindre les objectifs d'un projet d'intérêt commun donné *dans le domaine du transport, de l'énergie ou du numérique*, ou d'un projet transfrontalier dans le domaine des énergies renouvelables.

5. Les programmes de travail visés à l'article 19 peuvent prévoir que seules les propositions soumises par un ou plusieurs États membres, ***par des entreprises communes*** ou, ***après consultation*** des États membres concernés, ***par des autorités régionales ou locales***, des organisations internationales, ■ 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 ***et comprennent***, dans la mesure où ils s'appliquent, ***les*** éléments suivants:
- (a) incidences économiques, sociales et environnementales (avantages et coûts), ***ainsi que solidité, exhaustivité et transparence de l'analyse***;
 - (a bis) respect des dispositions des articles 82 et 85 de la directive 2014/25/UE***;
 - (b) l'innovation, la sécurité, ***la numérisation***, l'interopérabilité et l'accessibilité;
 - (c) la dimension transfrontalière ***et l'interconnexion***;
 - (c bis) la connectivité et l'accessibilité territoriale, y compris dans les régions ultrapériphériques et les îles***;
 - (c ter) une valeur ajoutée européenne***;

- (d) les synergies entre les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique;
- (e) le degré de maturité de l'action dans l'évolution du projet;
- (e bis) le cycle de vie des projets et la solidité de la stratégie de maintenance proposée pour le projet achevé;***
- (f) la solidité du plan de mise en œuvre proposé;
- (g) l'effet catalyseur de l'aide financière de l'Union sur l'investissement;
- (h) la nécessité de surmonter les obstacles financiers tels qu'une viabilité commerciale insuffisante, ***des coûts initiaux élevés*** ou l'absence de financement par le marché;
- (h bis) la contribution à l'intégration des besoins en matière de double mobilité (civile et militaire);***
- (h ter) l'accessibilité des personnes à mobilité réduite;***
- (i) ***la contribution aux*** plans nationaux et de l'Union sur l'énergie et le climat.
- (i bis) la décarbonation obtenue par les projets;***
- (i ter) la contribution au principe de primauté de l'efficacité énergétique.***

2. L'évaluation des propositions au regard des critères d'attribution tient compte, le cas échéant, de la résilience aux effets néfastes du changement climatique au moyen d'une évaluation des risques et de la vulnérabilité climatique, y compris les mesures d'adaptation requises.
3. L'évaluation des propositions au regard des critères d'attribution veille, si nécessaire suivant ce que les programmes de travail précisent, à ce que les actions soutenues par le programme incluant la technologie de positionnement, navigation et datation (PNT) soient techniquement compatibles avec EGNOS/Galileo et Copernicus.
4. Dans le secteur des transports, l'évaluation des propositions au regard des critères d'attribution visés au paragraphe 1 veille, le cas échéant, à la cohérence des actions proposées avec les plans travail et les actes d'exécution des corridors conformément à l'article 47 du règlement (UE) n° 1315/2013 et prend en compte l'avis du

coordonnateur européen responsable en vertu de l'article 45, paragraphe 8, dudit règlement. *Elle évalue également le risque que l'exécution des actions financées par le MIE interrompe le flux de marchandises ou de passagers sur le tronçon concerné par le projet et propose si nécessaire des solutions.*

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 *de tout mode de transport* dans les conditions précisées au point c) du présent paragraphe, pour des actions en soutien aux systèmes d'applications télématiques, *des actions en soutien aux voies navigables intérieures, aux voies ferrées ou aux autoroutes de la mer*, 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, des actions localisées dans les régions ultrapériphériques *et des actions en soutien à l'amélioration de l'accessibilité territoriale et de la connectivité. Pour les travaux dans les régions ultrapériphériques, les taux de cofinancement n'excèdent pas 85 %;*

(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 *et manquantes* dans les conditions précisées au point c) du présent paragraphe *et des actions liées à l'amélioration de la connectivité et de l'accessibilité territoriales;*

(c) en ce qui concerne les actions relatives aux liaisons transfrontalières, l'augmentation des taux de cofinancement maximaux 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) *ou c bis*), 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 *ou par un accord écrit entre les États membres ou les autorités régionales concernées. En outre, le taux de cofinancement applicable aux projets réalisés par une entreprise commune, conformément à l'article 11, paragraphe 2, point a), peut être majoré de 10 %. Toutefois, ce taux ne dépasse pas 90 % du coût total éligible;*

(c bis) en ce qui concerne les actions relatives à l'objectif spécifique visé à l'article 3, paragraphe 2, point a) ii), les 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.

3. Pour les travaux dans le secteur de l'énergie, les taux de cofinancement maximum suivants s'appliquent:

- (a) pour les travaux relevant des objectifs spécifiques visés à l'article 3, paragraphe 2, point b), le montant du concours financier de l'Union n'excède pas 50 % du coût total éligible. ***Pour les travaux dans les régions ultrapériphériques, les taux de cofinancement n'excèdent pas 85 %;***
 - (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 ont une incidence considérable sur la réduction des émissions de CO₂ ou*** qui, sur la base des éléments de preuve visés à l'article 14, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 347/2013, garantissent un degré élevé de sécurité d'approvisionnement à l'échelle régionale ou de l'Union, renforcent la solidarité de l'Union ou proposent des solutions hautement innovantes.
4. Pour les travaux dans le secteur du numérique, les taux de cofinancement maximum suivants s'appliquent: pour les travaux relevant des objectifs spécifiques visés à l'article 3, paragraphe 2, point c), le montant du concours financier de l'Union n'excède pas 30 % du coût total éligible. ***Pour les travaux dans les régions ultrapériphériques, les taux de cofinancement n'excèdent pas 85 %.*** 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 ■ visées à l'article 10 correspond au taux de cofinancement maximum le plus élevé applicable aux secteurs concernés. ***En outre, le taux de cofinancement applicable à ces actions peut être majoré de 10 %. Toutefois, ce taux ne dépasse pas 90 % du coût total éligible.***
- 5 bis. Au moment de l'attribution et après décision du taux de cofinancement applicable, la Commission fournit aux promoteurs du projet une liste de toutes les possibilités***

et de tous les moyens disponibles pour garantir en temps utile le reste de la participation financière.

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»);
- (d bis) les dépenses liées aux exigences militaires sont éligibles à compter de la date de début d'éligibilité des actions, quelle que soit la date d'entrée en vigueur des actes délégués visés à l'article 6 bis, paragraphe 2.***

Article 16

Combinaison de subventions avec d'autres sources de financement

1. Les subventions peuvent être utilisées en combinaison avec des financements provenant de la Banque européenne d'investissement, de banques nationales de développement ou d'autres institutions financières publiques et de développement ainsi que d'institutions financières du secteur privé et d'investisseurs du secteur privé, y compris par l'intermédiaire de partenariats public-privé.

2. L'utilisation de subventions visées au paragraphe 1 peut être mise en œuvre par l'intermédiaire d'appels à propositions dédiés.

Article 17

Réduction ou suppression des subventions

1. Outre les motifs précisés à [l'article 131, paragraphe 4,] du règlement financier, le montant de la subvention peut être, ***sauf dans les cas dûment justifiés***, réduit pour les motifs suivants:
 - (a) l'action n'a pas démarré dans l'année suivant la date de démarrage indiquée dans la convention de subvention ***dans le cas d'études ou dans un délai de deux ans pour toute autre action éligible au concours financier au titre du présent règlement***;
 - (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 ***dépassé les échéances fixées pour les différentes étapes définies à l'article 6 du [règlement n° XXX - RTE-T intelligent]*** ou 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.
- 2 bis. Le montant résultant de l'application du paragraphe 1 ou du paragraphe 2 est réparti entre les autres programmes de travail proposés au titre de l'enveloppe financière correspondante au sens de l'article 4, paragraphe 2.***

Article 18

Synergies avec d'autres programmes de l'Union

1. Une action ayant reçu une contribution au titre du programme peut aussi recevoir une contribution de tout autre programme de l'Union, y compris les Fonds en gestion partagée, pour autant que les contributions ne couvrent pas les mêmes coûts. ***La mise en œuvre respecte les règles définies dans l'article [xxx] du règlement financier.*** Le financement cumulé n'excède pas les coûts totaux éligibles de l'action et le soutien au titre des différents programmes de l'Union peut être calculé au prorata, conformément aux documents établissant les conditions du soutien.

2. Actions qui respectent *toutes* les conditions cumulatives suivantes:
 - (a) elles ont fait l'objet d'une évaluation dans le cadre d'un appel à propositions au titre du programme;
 - (b) elles satisfont aux exigences minimales de qualité dudit appel à propositions;
 - (c) elles ne peuvent être financées au titre de cet appel à propositions en raison de contraintes budgétaires;

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

CHAPITRE IV

PROGRAMMATION, SUIVI, ÉVALUATION ET CONTRÔLE

Article 19

Programmes de travail

1. Le programme est mis en œuvre au moyen de programmes de travail visés à l'article 110 du règlement financier. ■ .
- 1 bis. La Commission prépare, avant la fin du mois de mars 2021, un programme-cadre qui inclura le calendrier des programmes de travail et des appels, leurs thèmes et le financement qui leur est attribué ainsi que toute autre information nécessaire en vue de garantir la transparence et la prévisibilité pendant toute la durée du programme et d'améliorer la qualité des projets. Le programme-cadre sera adopté au moyen d'un acte délégué, conformément à l'article 24.***
- 1 ter. Lors de la publication d'un programme de travail, la Commission publie un avis communiquant les appels à propositions prévus au titre du programme de travail. Cet avis contient au moins, conformément à l'article 194 du règlement financier, pour chacun des appels recensés, les informations suivantes:***

- (a) *les priorités;*
 - (b) *la date d'ouverture indicative;*
 - (c) *la date de clôture indicative;*
 - (d) *le budget estimé.*
2. Les programmes de travail sont adoptés par la Commission par voie d'acte *délégué* conformément à l'article 24 du présent règlement.
- 2 bis. Conformément à l'article 200, paragraphe 2, du règlement (UE, Euratom) 2018/1046, tous les appels comportent une procédure de sélection en deux étapes et sont exécutés comme suit:**
- (a) *les demandeurs soumettent un dossier simplifié rassemblant des informations relativement synthétiques de manière à pouvoir déterminer l'éligibilité des projets;*
 - (b) *les demandeurs présélectionnés à la première étape soumettent un dossier complet suivant la clôture de la première étape;*
 - (c) *la Commission publie les appels à propositions au moins trois mois avant leur ouverture.*

Article 20

Contrôle et rapports

-1. *La Commission définit une méthodologie visant à fournir des indicateurs qualitatifs permettant une évaluation précise des progrès accomplis projet par projet le long du réseau RTE-T et en vue de la réalisation des objectifs énoncés à l'article 3 dans le cadre du programme. Sur la base de cette méthodologie, la Commission complète la partie I de l'annexe, au plus tard le 1^{er} janvier 2021, et au moyen d'un acte délégué, conformément à l'article 24.*

1. Les indicateurs servant à rendre compte de l'état d'avancement du programme en ce qui concerne la réalisation des objectifs généraux et spécifiques énoncés à l'article 3 sont définis dans la partie I de l'annexe.

2. Afin de garantir une évaluation efficace de l'état d'avancement du programme au regard de ses objectifs, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués, en conformité avec l'article 24, afin de modifier la partie I de l'annexe pour réviser ou compléter les indicateurs, lorsque cela est jugé nécessaire, et afin de compléter le présent règlement par des dispositions sur l'établissement d'un cadre en matière de suivi et d'évaluation.
 3. Le système de déclaration de performance garantit que les données permettant de suivre la mise en œuvre et les résultats du programme *sont adaptées à une analyse approfondie des progrès réalisés et des difficultés rencontrées le long des corridors du réseau central, et* 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.
- 3 bis. La Commission crée un site internet dédié en vue de publier en temps réel une carte sur laquelle figurent les projets en cours d'exécution accompagnés des informations pertinentes (évaluations des incidences, valeur, bénéficiaire, entité chargée de la mise en œuvre, état des lieux).**

Article 21

Évaluation et révision

1. Les évaluations sont réalisées en temps utile, *et au moins tous les deux ans*, pour permettre leur prise en considération dans le cadre du processus décisionnel.
- 1 bis. Les évaluations examinent la mise en œuvre du programme conformément aux objectifs généraux et sectoriels de celui-ci énoncés à l'article 3, précisant si les différents secteurs sont sur la bonne voie, si l'engagement budgétaire total est cohérent avec le montant total du financement, si les projets en cours ont atteint un degré suffisant d'exhaustivité et s'ils sont toujours réalisables et utiles.**
2. L'évaluation intermédiaire du programme est effectuée dès lors qu'il existe suffisamment d'informations sur sa mise en œuvre, *sur la base du suivi effectué conformément à l'article 20*, et au plus tard quatre ans après le début de celle-ci. *Elle comprend également une évaluation approfondie de l'adéquation des procédures, des objectifs et des critères d'éligibilité pour la réalisation des objectifs généraux et*

sectoriels énoncés à l'article 3. À partir des résultats de cette évaluation intermédiaire, des recommandations en vue d'une révision du programme sont proposées.

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

Article 22

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par le comité de coordination du MIE. 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;

■

- (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;
- (e bis) adopter le programme de travail;*
- (e ter) adopter le programme-cadre;*
- (e quater) préciser ou modifier les exigences militaires, établir ou modifier la liste des parties du réseau de transport transeuropéen adaptées au transport militaire, établir ou modifier la liste des infrastructures à double usage des projets prioritaires et la procédure d'évaluation concernant l'éligibilité des actions liées à la mobilité militaire visées à l'article 6 bis;*
- (e quinquies) définir la méthodologie visant à fournir des indicateurs qualitatifs permettant une évaluation précise des progrès accomplis projet par projet le long du réseau RTE-T dans le cadre du programme.*

Article 24

Exercice de la délégation

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

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

Article 25

Information, communication et publicité

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

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).

Conformément au règlement (UE) 2017/1939, le Parquet européen peut mener des enquêtes et engager des poursuites dans le cadre de la lutte contre la fraude et les autres infractions pénales portant atteinte aux intérêts financiers de l'Union, comme prévu par la directive (UE) 2017/1371 du Parlement européen et du Conseil.

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.
- 2 bis. Le règlement (UE) n° 347/2013 est révisé à temps pour le prochain CFP, afin d'aligner les orientations sur les objectifs énergétiques et climatiques pour 2030 et sur les objectifs à long terme de décarbonation, et afin d'intégrer le principe de la primauté de l'efficacité énergétique. [Am. 10]***
3. L'enveloppe financière du programme peut également couvrir les dépenses d'assistance technique et administrative qui sont nécessaires pour assurer la transition entre le programme et les mesures adoptées en vertu du programme précédent, le mécanisme pour l'interconnexion en Europe au titre du règlement (UE) n° 1316/2013.
4. Si nécessaire, des crédits peuvent être inscrits au budget au-delà de 2027 pour couvrir les dépenses prévues à l'article 4, paragraphe 5, du présent règlement et permettre la gestion des actions qui n'auront pas été achevées au 31 décembre 2027.

Article 28

Entrée en vigueur

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

Il est applicable à partir du 1er janvier 2021.

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

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président

ANNEXE

PARTIE I – INDICATEURS

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

Secteurs	Objectifs spécifiques	Indicateurs
Transports	Réseaux efficaces et interconnectés et infrastructures pour une mobilité intelligente, interopérable , durable, multimodale , inclusive et répondant aux impératifs de sûreté et de sécurité	Nombre de tronçons transfrontaliers et de liaisons manquantes objet d'actions soutenues par le MIE (y compris actions relatives aux nœuds urbains, aux connexions ferroviaires transfrontalières régionales , aux ports maritimes, aux ports intérieurs, aux aéroports et aux terminaux rail-route des réseaux central et global RTE-T)
		Nombre d'actions soutenues par le MIE contribuant à la numérisation du secteur des transports (ERTMS, SESAR)
		Nombre de points de ravitaillement en carburants alternatifs construits ou modernisés avec le soutien du MIE
		Nombre d'actions soutenues par le MIE contribuant à la sécurité du secteur des transports
		Nombre d'actions soutenues par le MIE contribuant à l'accessibilité des transports pour les personnes handicapées
		Nombre d'actions soutenues par le MIE contribuant à la réduction des nuisances sonores causées par le fret ferroviaire
	Adaptation aux exigences de la double mobilité (civile et militaire)	Nombre de composants d'infrastructures de transport adaptés pour répondre aux exigences de la double mobilité (civile et militaire)
Énergie	Contribution à l'interconnectivité et à l'intégration des marchés	Nombre d'actions soutenues par le MIE contribuant à la réalisation de projets d'interconnexion des réseaux des États membres et à la suppression des contraintes internes
	Sécurité de l'approvisionnement énergétique	Nombre d'actions soutenues par le MIE contribuant à la réalisation de projets visant à garantir la résilience du réseau de gaz
		Nombre d'actions soutenues par le MIE contribuant au déploiement de réseaux intelligents et numérisés et à l'augmentation de la capacité de stockage

		d'énergie
	Développement durable grâce à la décarbonation	Nombre d'actions soutenues par le MIE contribuant à la réalisation de projets renforçant la pénétration des énergies renouvelables dans les systèmes énergétiques
		Nombre d'actions soutenues par le MIE contribuant à la coopération transfrontalière dans le domaine des énergies renouvelables
Numérique	Contribution au déploiement d'infrastructures de connectivité numérique dans l'ensemble de l'Union européenne	Nouvelles connexions à des réseaux à très haute capacité pour les moteurs socio-économiques et connexions sans fil de très haute qualité pour les communautés locales
		Nombre d'actions soutenues par le MIE permettant la connectivité 5G sur les axes de transport
		Nombre d'actions soutenues par le MIE permettant le déploiement de nouvelles connexions à des réseaux à très haute capacité pour les ménages
		Nombre d'actions soutenues par le MIE contribuant à la numérisation des secteurs de l'énergie et des transports

PARTIE II – POURCENTAGES INDICATIFS POUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

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

- 60 % pour les actions énumérées à l'article 9, paragraphe 2, point a): «Actions relatives à des réseaux efficaces et interconnectés»;
- 40 % pour les actions énumérées à l'article 9, paragraphe 2, point b): «Actions relatives à la mobilité intelligente, durable, inclusive et répondant aux impératifs de sécurité et de sûreté».

Les ressources budgétaires utilisées pour financer les actions énumérées à l'article 9, paragraphe 2, point a), **sont allouées comme suit:** 75 % des ressources budgétaires aux actions relatives aux corridors du réseau central, 10 % aux actions relatives au réseau central en dehors des corridors du réseau central et 15 % aux actions relatives au réseau global.

PARTIE III – PRIORITÉS HORIZONTALES, CORRIDORS DU RÉSEAU CENTRAL DE TRANSPORT ET TRONÇONS PRÉSÉLECTIONNÉS; TRONÇONS PRÉSÉLECTIONNÉS SUR LE RÉSEAU GLOBAL

-1 bis. Priorités horizontales

SESAR, ERTMS, ITS, RIS, VTMS, appareils technologiques intelligents

1. Corridors du réseau central et tronçons présélectionnés

Corridor du réseau central «Atlantique»			
Tracé	Gijón – León – Valladolid		
	A Coruña – Vigo – Orense – León		
	Zaragoza – Pamplona/Logroño – Bilbao		
	Bordeaux – Toulouse		
	Tenerife/Gran Canaria – Huelva/Sanlúcar de Barrameda – Sevilla – Córdoba		
	Algeciras – Bobadilla – Madrid		
	Madère/Sines – Ermidas/Lisboa – Madrid – Valladolid		
	Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto – Douro/ Vigo		
	Aveiro – Valladolid – Vitoria-Gasteiz – Bergara – Bilbao/Bordeaux – La Rochelle – Tours – Paris – Le Havre/Metz – Mannheim/Strasbourg		
	Shannon Foynes – Dublin – Rosslare – Waterford – Cork – Brest – Roscoff – Cherbourg – Caen – Le Havre – Rouen – Paris		
Dublin/Cork – Brest – Roscoff – Saint Nazaire – Nantes – Tours – Dijon			
Tronçons présélectionnés	Tronçons transfrontaliers	Evora – Merida	Rail
		Vitoria-Gasteiz – San Sebastián – Bayonne – Bordeaux	
		Aveiro – Salamanca	
	Douro (Via Navegável do Douro)	Voies navigables	
	Liaisons manquantes	Paris (liaison Orly-Versailles et Orly-aéroport Ch. De Gaulle)	Multimodal

Corridor du réseau central «Baltique – Adriatique»

Tracé	Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków		
	Gdańsk – Warszawa – Katowice		
	Katowice – Ostrava – Brno – Wien		
	Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava		
	Katowice – Žilina – Bratislava – Wien		

	Wien – Graz – Villach – Udine – Trieste		
	Udine – Venezia – Padova – Bologna – Ravenna – Ancona – Foggia		
	Graz – Maribor – Ljubljana – Koper/Trieste		
Tronçons présélectionnés	Tronçons transfrontaliers	Katowice – Ostrava	Rail
		Katowice – Žilina	
		Opole – Ostrava	
		Bratislava – Wien	
		Graz – Maribor	
		Trieste – Divaca	
	Liaisons manquantes	Katowice – Žilina	Route
		Brno – Wien	
	Liaisons manquantes	Gloggnitz – Mürzzuschlag:	Rail
		tunnel de base de Semmering	
Graz – Klagenfurt: ligne et tunnel ferroviaires de Koralm			
Koper – Divača			

Corridor du réseau central «Méditerranée»

Tracé	Algeciras – Bobadilla – Madrid – Zaragoza – Tarragona		
	Zaragoza – Teruel – Valencia/Sagunto		
	Sagunto – Valencia – Madrid		
	Sevilla – Bobadilla – Murcia		
	Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona/Palma de Mallorca – Barcelona		
	Tarragona – Barcelona – Perpignan – Marseille – Genova/Lyon – La Spezia – Torino – Novara – Milano – Bologna/Verona – Padova – Venezia – Ravenna/Trieste/Koper – Ljubljana – Budapest		
	Toulouse – Narbonne		
	Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapest – Frontière UA		
Tronçons présélectionnés	Tronçons transfrontaliers	Lyon – Torino: tunnel de base et voies d'accès	Rail
		Barcelona – Perpignan	
		Nice – Ventimiglia	
		Trieste – Divača	
		Ljubljana – Zagreb	

	Zagreb – Budapest	
	Budapest – Miskolc – Frontière UA	
	Lendava – Letenye	Route
	Vásárosnamény – Frontière UA	
Liaisons manquantes	Perpignan – Montpellier	Rail
	Madrid – Zaragoza – Barcelona	
	Koper – Divača	
	Rijeka – Zagreb	
	Milano – Cremona – Mantova – Ferrara – Porto Levante/Venezia – Trieste/ Ravenna - Porto Garibaldi	Voies navigables

Corridor du réseau central «Mer du Nord – Baltique»

Tracé	Luleå – Helsinki – Tallinn – Riga		
	Ventspils – Riga		
	Riga – Kaunas		
	Klaipeda – Kaunas – Vilnius		
	Kaunas – Warszawa		
	Frontière BY – Warszawa – Łódź/ Poznań – Frankfurt/Oder – Berlin – Hamburg – Kiel		
	Łódź – Katowice/Wrocław		
	Frontière UA/PL – Rzeszów – Kraków – Katowice – Wrocław – Falkenberg – Magdeburg		
	Szczecin/Świnoujście – Berlin – Magdeburg – Braunschweig – Hannover		
	Hannover – Bremen – Bremerhaven/Wilhelmshaven		
	Hannover – Osnabrück – / Kleve – Nijmegen / – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht		
	Utrecht – Amsterdam		
	Utrecht – Rotterdam – Antwerpen		
Hannover – Köln – Antwerpen			
Tronçons présélectionnés	Tronçons transfrontaliers	Tallinn – Rīga – Kaunas/ Vilnius – Warszawa: axe Rail Baltica, nouvelle ligne entièrement interopérable au gabarit UIC	Rail
		Antwerpen – Duisburg	Rail
		Świnoujście/Szczecin / pont Karniner – Berlin	Rail/Voies navigables

	Corridor Via Baltica EE-LV-LT-PL	Route
Liaisons manquantes	█	Rail
	Warszawa/Idzikowice – Poznań/Wrocław, y compris connexions à la plateforme de transport centrale prévue	
	Kiel Kanal	Voies navigables
	Berlin – Magdeburg – Hannover; Mittellandkanal; canaux ouest-allemands	
	Rhin, Waal	
	Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	
Modernisation (voie double)	Région de la Ruhr - Münster - Osnabrück - Hamburg	Rail

Corridor du réseau central «Mer du Nord – Méditerranée»

Tracé	█		
		<i>Derry – Sligo – Galway – Shannon Foynes/Cork</i>	
	█		
	█		
		<i>Baile Átha Cliath/Dublin/Corcaigh/Cork – Zeebrugge/Antwerpen/Rotterdam</i>	
		<i>Dublin – Cork – Calais – Dunkerque – Zeebrugge – Anvers – Rotterdam</i>	
		<i>Frontière UK – Lille – Brussel/Bruxelles</i>	
		London – Lille – <i>ligne ferroviaire transfrontalière Bruxelles-Quévrain-Valenciennes</i> – Brussel/Bruxelles	
		Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brussel/Bruxelles – Luxembourg	
		Luxembourg – Metz – Dijon – Macon – Lyon – Marseille	
		Luxembourg – Metz – Strasbourg – Basel	
	Antwerpen/Zeebrugge – Gent – Dunkerque/Lille – Paris		
Tronçons présélectionnés	Tronçons transfrontaliers	Brussel/Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg	Rail
		Terneuzen – Gent	Voies navigables
		Réseau Seine – Escaut et bassins	

		hydrographiques de la Seine, de l'Escaut et de la Meuse connexes	
		Corridor Rhin-Scheldt	
	Liaisons manquantes	Albertkanaal/Canal Bocholt-Herentals	Voies navigables
		Dunkerque – Lille	

Corridor du réseau central «Orient/Méditerranée orientale»

Tracé	Hamburg – Berlin		
	Rostock – Berlin – Dresden		
	Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Dresden		
	Dresden – Ústí nad Labem – Melnik/Praha – Lysá nad Labem/Poříčany – Kolin		
	Kolin – Pardubice – Brno – Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Craiova – Calafat – Vidin – Sofia		
	Sofia – Plovdiv – Burgas		
	Plovdiv – Frontière TR – Alexandroupoli – Kavala – Thessaloniki – Ioannina – Kakavia/Igoumenitsa		
	Frontière ARYM – Thessaloniki		
	Sofia – Thessaloniki – Athina – Piraeus/Ikonio – Heraklion – Lemesos (Vasiliko) – Lefkosia		
	Athina – Patras/Igoumenitsa		
Tronçons présélectionnés	Tronçons transfrontaliers	Dresden – Praha	Rail
		Wien/Bratislava – Budapest	
		Békéscsaba – Arad	
		Calafat – Vidin – Sofia – Thessaloniki	
		Frontière TR – Alexandroupoli	
		Frontière ARYM – Thessaloniki	
		Ioannina – Kakavia (frontière AL)	
	<i>Craiova – Vidin</i>		
		Hamburg – Dresden – Praha – Pardubice	Voies navigables
	Liaisons manquantes	Thessaloniki – Kavala	
<i>Budapest Kelenföld – Ferencváros</i>			

	Gare ferroviaire de Szolnok
--	------------------------------------

Corridor du réseau central «Rhin – Alpes»

Tracé	Genova – Milano – Lugano – Basel		
	Genova – Novara – Brig – Bern – Basel – rétablissement du pont ferroviaire transfrontalier Freiburg (Breisgau)-Colmar – connexion transfrontalière Rastatt-Haguenau – Karlsruhe – Mannheim – Mainz – Koblenz – Köln		
	Milano - Verona - Trento - Bozen - Innsbruck - München, y compris le corridor de Brenner		
	Köln – Düsseldorf – Duisburg – Nijmegen/Arnhem – Utrecht – Amsterdam		
	Nijmegen – Rotterdam – Vlissingen		
	Köln – Liège – Bruxelles/Brussel – Gent		
	Liège – Antwerpen – Gent – Zeebrugge		
Tronçons présélectionnés	Tronçons transfrontaliers	Zevenaar – Emmerich – Oberhausen	Rail
		Karlsruhe – Basel	
		Milano/Novara – Frontière CH	
		Antwerpen – Duisburg	
		Basel – Antwerpen/Rotterdam – Amsterdam	Voies navigables
	Liaisons manquantes	Genova – Tortona/Novi Ligure	Rail

Corridor du réseau central «Rhin – Danube»

Tracé	Paris – Strasbourg – Stuttgart – Augsburg – München – Salzburg – Wels/Linz		
	Strasbourg – Mannheim – Frankfurt – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels/Linz		
	München/Nürnberg – Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – Frontière UA		
	Wels/Linz – Wien – Bratislava – Budapest – Vukovar		
	Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Braşov/Craiova - Bucureşti - Focşani – Albita (frontière MD) / Constanta – Sulina		
Tronçons présélectionnés	Tronçons transfrontaliers	München – Praha	Rail

	Nürnberg – Plzen	
	München – Mühlendorf – Freilassing – Salzburg	
	Strasbourg – Kehl Appenweier	
	Hranice – Žilina	
	Wien – Bratislava/Budapest	
	Bratislava – Budapest	
	Békéscsaba – Arad	
	Danube (Kehlheim – Constanța/Midia/Sulina) et bassins hydrographiques de la Save et la Tisza	Voies navigables
	Zlín – Žilina	Route
Liaisons manquantes	Stuttgart – Ulm	Rail
	Salzburg – Linz	
	Arad – Craiova	
	București – Constanța	
	<i>Arad - Brasov</i>	<i>Rail</i>
	<i>Brasov - Predeal</i>	<i>Rail</i>
	<i>București - Craiova</i>	<i>Rail</i>

Corridor du réseau central «Scandinavie – Méditerranée»

Tracé	Frontière RU – Hamina/Kotka – Helsinki – Turku/Naantali – Stockholm – Örebro – Malmö		
	Narvik/Oulu – Luleå – Umeå – Stockholm		
	Oslo – Goteburg – Malmö – Trelleborg		
	Malmö – København – Fredericia – Aarhus – Aalborg – Hirtshals/Frederikshavn		
	København – Kolding/Lübeck – Hamburg – Hannover		
	Bremerhaven – Bremen – Hannover – Nürnberg		
	Rostock – Berlin – <i>Halle</i> /Leipzig – <i>Erfurt/Weimar</i> – München		
	Nürnberg – München – Innsbruck – Verona – Bologna – Ancona/Firenze		
	Livorno/La Spezia – Firenze – Roma – Napoli – Bari – Taranto – Valletta		
	Napoli – <i>Cagliari</i> /Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta – <i>Marsaxlokk</i>		
Tronçons présélecti	Tronçons transfrontalie	Frontière RU – Helsinki	Rail

onnés	rs		
		København – Hamburg: voies d'accès de la liaison fixe du Fehmarn Belt	
		München – Wörgl – Innsbruck – Fortezza – Bolzano – Trento – Verona: tunnel de base du Brenner et ses voies d'accès	
		Trelleborg - Malmö – Göteborg – Frontière NO (transfrontière, rail)	
		Göteborg-Oslo	
		Helsingborg-Helsingør	
		Copenhagen-Malmö	
		København – Hamburg: liaison fixe du Fehmarn Belt	Rail/Route

2. Tronçons présélectionnés sur le réseau global

Les éléments connexes situés sur le réseau global visés à l'article 9, paragraphe 2, point a) i), et les liaisons transfrontalières du réseau global visés à l'article 9, paragraphe 2, point a) ii), du présent règlement comprennent notamment les tronçons suivants:

Dublin – Strabane – Letterkenny	Route
Derry – Sligo – Galway	Rail
Pau – Huesca	Rail
Lyon – Frontière CH	Rail
Athus – Mont-Saint-Martin	Rail
Liège – Maastricht	Rail
Mons – Valenciennes	Rail
Gent – Terneuzen	Rail
Heerlen – Aachen	Rail
Groningen – Bremen	Rail
Stuttgart – Frontière CH	Rail
Berlin – Rzepin/Horka – Wrocław	Rail
Prague – Linz	Rail
Villach – Ljubljana	Rail
Ancona – Foggia	Rail/Route
Pivka – Rijeka	Rail
Plzeň – České Budějovice – Wien	Rail
Wien – Gyor	Rail
Graz – Celldömök – Gyor	Rail
Neumarkt-Kalham - Mühldorf	Rail
Corridor Amber PL-SK-HU	Rail
Corridor Via Carpathia, frontière BY/UA-PL-SK-HU-RO	Route
Budapest – Osijek – Svilaj (frontière BA)	Route
Timișoara – Moravița	Route
Faro – Huelva	Rail
Porto – Vigo	Rail

<i>București</i> – Giurgiu – Varna/Bourgas	Rail
Svilengrad – Pithio	Rail
<i>Siret – Suceava</i>	<i>Route</i>
<i>Focșani – Albița</i>	<i>Route</i>
<i>München – Salzburg – Laibach</i>	<i>Rail</i>
<i>Gallarate/Sesto C. – Laveno/Luino</i>	<i>Rail</i>

ANNEXE - PARTIE IV: SÉLECTION DES PROJETS TRANSFRONTALIERS DANS LE DOMAINE DES ÉNERGIES RENOUVELABLES

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

Les projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables favorisent la coopération transfrontalière entre les États membres dans le domaine de la planification, du développement et de l'exploitation rentable des sources d'énergie renouvelables, *dans le but de contribuer aux objectifs de décarbonation à long terme de l'Union.*

2. Critères généraux

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

- (a) il s'inscrit dans le cadre d'un accord de coopération ou de toute autre forme d'accord entre des États membres et/ou entre des États membres et des pays tiers, conformément aux articles 6, 7, 9 ou 11 de la directive 2009/28/CE;
- (b) il permet de réaliser des économies dans le déploiement des énergies renouvelables et/ou comporte des avantages du point de vue de l'intégration des systèmes, de la sécurité d'approvisionnement ou de l'innovation par rapport à un projet *énergétique transfrontalier alternatif ou un projet d'énergie renouvelable* mis en œuvre par l'un des États membres participants agissant seul;
- (c) les avantages globaux potentiels de la coopération l'emportent sur les coûts, y compris sur le long terme, tels qu'évalués sur la base de l'analyse coûts-avantages visée au point 3 et en appliquant la méthodologie visée à l'article [7].

3. Analyse coûts-avantages

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

- (a) les coûts de production d'électricité;
- (b) les coûts d'intégration des systèmes;
- (c) les coûts de soutien;
- (d) les émissions de gaz à effet de serre;
- (e) la sécurité de l'approvisionnement;
- (f) la pollution atmosphérique et autre pollution locale *ou les effets sur la nature locale et l'environnement;*

(g) l'innovation.

4. Procédure

Les promoteurs, y compris les États membres, d'un projet susceptible d'être sélectionné en tant que projet transfrontalier s'inscrivant dans le cadre d'un accord de coopération ou de toute autre forme d'accord ***dans le domaine des énergies renouvelables*** entre des États membres et/ou entre des États membres et des pays tiers, conformément aux articles ***9 ou 11 de la directive (UE) 2018/...*** ***du Parlement européen et du Conseil***⁺, présentent à la Commission une demande de sélection du projet en vue de l'obtention du statut de projet transfrontalier dans le domaine des énergies renouvelables. La demande contient les informations utiles permettant à la Commission d'évaluer le projet à l'aune des critères énoncés aux points 2 et 3, en conformité avec la méthodologie visée à l'article 7.

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

La Commission procède à des consultations appropriées de la liste des projets soumis en vue de l'obtention du statut de projet transfrontalier dans le domaine des énergies renouvelables.

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

Lors de la sélection des projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables, la Commission vise un nombre total de projets qui soit gérable. La Commission veille à assurer un équilibre géographique approprié lors de la sélection des projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables. Les groupements régionaux peuvent être utilisés pour la sélection des projets.

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

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

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

1. Connectivité en gigabit ***et en 5G ou autre connectivité mobile de pointe*** pour les acteurs socio-économiques

Les actions sont classées par priorité en tenant compte de la fonction des acteurs socio-économiques, de la pertinence des services et des applications numériques rendus possibles grâce à la connectivité sous-jacente, des avantages socio-économiques

⁺ JO: veuillez insérer dans le texte le numéro du règlement contenu dans le document PE-CONS 55/18 (2016/0375(COD)) et insérer le numéro, la date, le titre, et la référence de publication au JO de cette directive dans la note de bas de page.

[1] JO ...

⁺ JO, prière d'insérer le titre, le numéro et la référence JO correspondant à la procédure COD 2016/0382 (énergies renouvelables).

potentiels pour les citoyens, les entreprises et les communautés locales, ainsi que des retombées potentielles sur le plan de la connectivité. Le budget disponible est attribué en veillant à assurer un équilibre géographique entre les États membres.

La priorité est accordée aux actions contribuant à:

- fournir une connectivité en gigabit aux hôpitaux et aux centres médicaux, dans le cadre des actions menées pour numériser les systèmes de santé aux fins d'améliorer le bien-être des citoyens de l'UE et de modifier la manière dont les services de santé et de soins sont dispensés aux patients¹;
- fournir une connectivité en gigabit aux centres d'éducation et de recherche, dans le cadre des actions menées en vue *de faciliter l'utilisation des systèmes informatiques à haute performance, des applications en nuage et des mégadonnées, entre autres*, de combler la fracture numérique, d'innover dans les systèmes d'éducation, d'améliorer les acquis d'apprentissage, de renforcer l'équité et d'accroître l'efficacité²;
- ***fournir une connectivité haut débit sans fil en 5G ou de très haute capacité aux centres d'éducation et de recherche, aux hôpitaux et aux centres médicaux dans le cadre des actions menées en vue de fournir une couverture haut débit sans fil en 5G ininterrompue à tous les centres urbains d'ici 2025.***

2. Connectivité sans fil dans les communautés locales

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

- sont mises en œuvre par un organisme du secteur public visé dans le paragraphe ci-dessous qui est capable de planifier et de superviser l'installation ainsi que d'assurer, pendant une durée minimale de trois ans, le financement des frais de fonctionnement de points d'accès sans fil locaux en intérieur ou en extérieur dans des espaces publics;
- s'appuient sur des réseaux numériques à haute capacité pouvant fournir aux utilisateurs une expérience internet de haute qualité qui:
- est gratuite et sans conditions discriminatoires, facile d'accès, sécurisée, et qui utilise les équipements disponibles les plus récents et les plus performants, capables de fournir une connectivité à haut débit à leurs utilisateurs; et
- permet *l'égalité d'accès* à des services numériques innovants;

¹ Voir également COM(2018)0233 final – Communication de la Commission «Permettre la transformation numérique des services de santé et de soins dans le marché unique numérique; donner aux citoyens les moyens d'agir et construire une société plus saine».

² Voir également COM(2018)0022 final – Communication de la Commission concernant le plan d'action en matière d'éducation numérique.

- utilisent l'identité visuelle commune qui sera fournie par la Commission *en plusieurs langues* et comportent un ou des liens vers les outils en ligne associés;
- s'engagent à fournir les équipements nécessaires et/ou les services d'installation correspondants conformément à la législation applicable pour que ces projets n'entraînent pas de distorsion injustifiée de la concurrence.

Un concours financier est mis à la disposition des organismes du secteur public, au sens de l'article 3, point 1), de la directive (UE) 2016/2102 du Parlement européen et du Conseil¹ qui s'engagent à fournir, conformément au droit national, une connectivité sans fil locale gratuite et sans conditions discriminatoires en installant des points d'accès sans fil locaux.

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

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

3. Liste indicative des corridors 5G *et des connexions transfrontalières* pouvant bénéficier d'un financement

Conformément aux objectifs fixés par la Commission visant à édifier une société du gigabit dans le but de garantir une couverture 5G ininterrompue le long des grands axes de transport terrestre d'ici à 2025², les actions menées dans le but de garantir une couverture ininterrompue avec des systèmes 5G, conformément à l'article 9, paragraphe 4, point c), comprennent, dans un premier temps, des actions sur des tronçons transfrontaliers en vue d'une expérimentation de la MCA³, et, dans un second temps, des actions sur des tronçons plus longs en vue d'un déploiement à plus grande échelle de la MCA le long des corridors, comme indiqué dans le tableau ci-dessous (liste indicative). Les corridors RTE-T servent de base à cette fin, mais le déploiement de la 5G ne se limite pas nécessairement à ces corridors⁴.

Corridor du réseau central «Atlantique»	
Tronçons transfrontaliers en vue d'une expérimentation de la MCA	Porto-Vigo et Merida-Evora
	<i>Açores et Madère – Lisbonne – Paris – Amsterdam – Francfort</i>
	<i>Aveiro – Salamanque</i>

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

² Connectivité pour un marché unique numérique compétitif – Vers une société européenne du gigabit – COM(2016)0587.

³ Mobilité connectée et automatisée.

⁴ Les tronçons en italique sont situés en dehors des corridors du réseau central RTE-T mais sont inclus dans les corridors 5G.

Tronçons plus longs en vue d'un déploiement à plus grande échelle de la MCA	Metz – Paris – Bordeaux – Bilbao – Vigo – Porto – Lisbonne
	– Bilbao – Madrid – Lisbonne

Corridor du réseau central «Baltique – Adriatique»

Tronçons transfrontaliers en vue d'une expérimentation de la MCA	-
Tronçons plus longs en vue d'un déploiement à plus grande échelle de la MCA	Gdansk – Varsovie – Brno – Vienne – Graz – Ljubljana – Trieste

Corridor du réseau central «Méditerranée»

Tronçons transfrontaliers en vue d'une expérimentation de la MCA	- <i>Réseaux de câbles sous-marins Lisbonne – Marseille – Milan</i>
Tronçons plus longs en vue d'un déploiement à plus grande échelle de la MCA	Budapest – Zagreb – Ljubljana / Rijeka / Split

Corridor du réseau central «Mer du Nord – Baltique»

Tronçons transfrontaliers en vue d'une expérimentation de la MCA	Corridor baltique (à définir)
Tronçons plus longs en vue d'un déploiement à plus grande échelle de la MCA	Tallinn – Kaunas

Corridor du réseau central «Mer du Nord – Méditerranée»

Tronçons transfrontaliers en vue d'une expérimentation de la MCA	Metz – Merzig – Luxembourg
	Rotterdam – <i>Anvers – Eindhoven</i>
Tronçons plus longs en vue d'un déploiement à plus grande échelle de la MCA	Amsterdam – Rotterdam – Breda – Lille – Paris
	Bruxelles – Metz – Bâle
	Mulhouse – Lyon – Marseille

Corridor du réseau central «Orient/Méditerranée orientale»

Tronçons transfrontaliers en vue d'une expérimentation de la MCA	Sofia – Thessalonique – Belgrade
Tronçons plus longs en vue d'un déploiement à plus grande échelle de la MCA	Berlin – Prague – Brno – Bratislava
	Timisoara – Sofia – Frontière TR -Sofia – Thessalonique – Athènes

Corridor du réseau central «Rhin – Alpes»

Tronçons transfrontaliers en vue d'une expérimentation de la MCA	Bologne – Innsbruck – Munich (corridor de Brenner)
Tronçons plus longs en vue d'un déploiement à plus grande échelle de la	Rotterdam – Oberhausen – Francfort (M)

MCA	Bâle – Milan – Gênes
Corridor du réseau central «Rhin – Danube»	
Tronçons transfrontaliers en vue d'une expérimentation de la MCA	<i>Munich – Salzburg</i>
Tronçons plus longs en vue d'un déploiement à plus grande échelle de la MCA	Francfort (M) – Passau – Vienne – Budapest – Bucarest – <i>Iasi</i> /Constanta Karlsruhe – Munich – Salzburg – Wels Francfort (M) – Strasbourg
Corridor du réseau central «Scandinavie – Méditerranée»	
Tronçons transfrontaliers en vue d'une expérimentation de la MCA	Oulu – Tromsø <i>Oslo – Stockholm – Helsinki</i>
Tronçons plus longs en vue d'un déploiement à plus grande échelle de la MCA	Turku – Helsinki – Frontière russe Stockholm / Oslo – Malmö Malmö – Copenhague – Hambourg – Wurtzbourg Nuremberg – Munich – Vérone Rosenheim – Bologne – Naples – Catane – Palerme Naples – Bari – Tarento