



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 13.3.2012
COM(2011) 665 final/3

2011/0302 (COD)

CORRIGENDUM: Annule et remplace le document COM(2011) 665 final du 19.10.2011, le document COM (2011) 665 final/2 du 14.11.2011 (CS, DA, DE, EN, FI, FR, GA, LV, MT) et le document COM (2011) 665 final/3 du 25.11.2011 (NL)
Concerne toutes les versions linguistiques

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe

{SEC(2011) 1263 final}
{SEC(2011) 1264 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

Le 29 juin 2011, la Commission européenne a adopté une proposition relative au prochain cadre financier pluriannuel pour la période 2014-2020¹: «Un budget pour la stratégie Europe 2020». Elle y propose la création d'un nouvel instrument intégré pour investir dans les priorités de l'UE en matière d'infrastructures dans les secteurs des transports, de l'énergie et des télécommunications, baptisé le «mécanisme pour l'interconnexion en Europe» (ci-après le «MIE»).

L'existence de réseaux intelligents, durables et totalement interconnectés dans les domaines des transports, de l'énergie et de la technologie numérique est une condition sine qua non de l'achèvement du marché unique européen. Par ailleurs, les investissements dans des infrastructures essentielles dotées d'une forte valeur ajoutée européenne peuvent doper la compétitivité de l'Europe dans un contexte économique difficile caractérisé par une croissance faible et un climat de rigueur budgétaire. Enfin, les investissements dans les infrastructures permettront également à l'UE d'atteindre les objectifs en matière de croissance durable exposés dans la stratégie Europe 2020, ainsi que les objectifs «20-20-20» fixés dans les domaines de l'énergie et du climat².

Le présent règlement établit les dispositions régissant le MIE. Il s'appuie sur les travaux réalisés pour préparer la révision du cadre d'action dans l'ensemble des trois secteurs concernés (transports, énergie et télécommunications) pour le prochain cadre financier pluriannuel (2014-2020). Comme le prévoit l'article 170 du TFUE, de nouvelles orientations sont proposées pour chaque secteur conformément au MIE. Par conséquent, les orientations révisées pour les transports, l'énergie et les télécommunications, d'une part, et le MIE, d'autre part, forment un seul paquet réglementaire cohérent.

Ces dix dernières années, les dépenses d'infrastructure en Europe ont globalement diminué. La crise économique et financière a toutefois suscité un regain d'intérêt pour la nécessité d'investir dans les infrastructures. Pendant la crise économique, des investissements ciblés sur la rénovation ou la construction d'infrastructures ont constitué un élément important des plans d'encouragement et de relance à l'échelle de l'UE et des États membres, et ont permis de soutenir la demande globale tout en garantissant un retour à long terme sur les dépenses effectuées. Qui plus est, la crise a révélé que les infrastructures revêtent une importance cruciale pour l'avenir économique de l'Europe.

¹ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions «Un budget pour la stratégie Europe 2020», COM(2011) 500 final du 29.6.2011.

² 20 % de réduction des émissions de gaz à effet de serre, 20 % d'énergies renouvelables dans la consommation d'énergie finale de l'UE et une amélioration de l'efficacité énergétique de 20 % d'ici à 2020.

Comme l'indique le rapport Monti³, un marché unique véritablement intégré ne serait pas possible sans une interconnexion continue entre tous ses composants. Les connexions des réseaux de transport, les réseaux électriques et les réseaux à haut débit sont indispensables à un espace économique intégré et fonctionnant bien, ainsi qu'à sa cohésion sociale et territoriale. Pourtant, même si l'intégration réglementaire dans l'UE et l'intégration des marchés progressent, comme en témoignent l'adoption et l'entrée en vigueur récentes du troisième paquet de libéralisation dans le secteur de l'énergie, l'interconnexion physique transfrontalière accuse toujours un retard de développement. Il manque des liaisons, notamment dans les nouveaux États membres, ce qui crée des fractures entre les régions centrales et les régions périphériques de l'Union européenne et entrave la poursuite du développement des échanges au sein de l'UE et la croissance de nouveaux secteurs économiques, tels que le commerce en ligne.

Des besoins d'investissement considérables ont été recensés. Dans le secteur de l'énergie, la proposition de règlement concernant des orientations pour la mise en œuvre des priorités en matière d'infrastructures énergétiques dans l'UE (ci-après les «orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes») définit douze corridors et domaines prioritaires, quatre pour chacun des secteurs: transport d'électricité et de gaz, déploiement des réseaux intelligents, autoroutes de l'électricité et réseau transfrontalier de transport du dioxyde de carbone. Le système énergétique de l'Europe devrait nécessiter des investissements s'élevant à environ 1 000 milliards d'EUR d'ici à 2020. Sur ce montant, on estime que des investissements d'environ 200 milliards d'EUR seront requis pour les seuls réseaux d'électricité et de gaz d'intérêt européen, dont 100 milliards d'EUR devraient être apportés par le marché seul, alors que les 100 milliards d'EUR restants nécessiteront une intervention publique pour mobiliser les investissements nécessaires.

Dans le secteur des transports, un «réseau central» a été défini à l'échelle européenne sur la base d'une méthodologie de planification paneuropéenne. Ce réseau central composé de corridors, qui permet de transporter des marchandises et des passagers très efficacement et en produisant peu d'émissions, exploite largement les infrastructures existantes. En achevant les liaisons manquantes, en réduisant les goulets d'étranglement et en utilisant des services plus efficaces dans le cadre de combinaisons multimodales, il prendra en charge la plus grande partie des flux de transport du marché unique. Pour pouvoir répondre à la demande en matière de transports, le coût du développement des infrastructures de l'UE a été estimé à plus de 1 500 milliards d'EUR pour 2010-2030 pour l'intégralité des réseaux de transport des États membres de l'UE. L'achèvement des réseaux transeuropéens de transport nécessitera environ 500 milliards d'EUR d'ici à 2020, dont 250 milliards d'EUR seraient requis pour finaliser les liaisons manquantes et éliminer les goulets d'étranglement sur le réseau central.

En ce qui concerne les réseaux des télécommunications, l'un des objectifs clés consiste à éliminer les goulets d'étranglement (numériques) qui entravent l'achèvement du marché unique numérique. Cela exige une amélioration globale de l'ensemble du réseau à haut débit et la mise en place de plateformes d'infrastructures de services numériques permettant un déploiement numérique cohérent des services publics européens. En effet, ces réseaux, tant physiques qu'axés sur les services, sont des vecteurs essentiels de croissance intelligente.

³ «Une nouvelle stratégie pour le marché unique au service de l'économie et de la société européennes». Rapport au président de la Commission européenne José Manuel Barroso présenté par Mario Monti, 9 mai 2010, p. 64-65.

Dans le cadre de la stratégie numérique, chaque Européen devrait avoir accès au haut débit de base d'ici à 2013 et au haut débit rapide et ultrarapide d'ici à 2020. En septembre 2010, la Commission a défini les mesures nécessaires pour susciter jusqu'à 270 milliards d'EUR d'investissements requis pour mettre le haut débit ultrarapide à la disposition de tous les ménages et de toutes les entreprises d'Europe d'ici à 2020. Dans les circonstances actuelles, une partie de ces besoins d'investissement sera assurée par le secteur privé. Les besoins d'investissement nécessaires à la réalisation de ces objectifs sont estimés à près de 270 milliards d'EUR. Toutefois, en l'absence d'intervention de l'Union, les investissements du secteur privé ne devraient pas dépasser 50 milliards d'EUR pour la période allant jusqu'à 2020, ce qui se traduirait par un déficit d'investissement de près de 220 milliards d'EUR. Les investissements dans les infrastructures numériques présentent des avantages sociaux dépassant largement les incitations du secteur privé à investir, une intervention publique ciblée s'impose donc pour stimuler le marché.

Certes, le marché et les budgets nationaux devraient, par l'intermédiaire de mécanismes adéquats en matière d'investissements et de fixation des prix, jouer un rôle important dans la mise à disposition des infrastructures requises mais les analyses effectuées par les services de la Commission pour préparer le présent règlement ont révélé que certains investissements dans les infrastructures ne pourront pas avoir lieu ou seront réalisés bien après 2020 en cas d'inaction de la part de l'UE. Une contribution significative prélevée sur le budget de l'UE dans le prochain cadre financier pluriannuel s'avère donc nécessaire pour garantir la réalisation effective des priorités de l'UE en matière d'infrastructures.

Afin de renforcer l'incidence des ressources budgétaires de l'UE, la Commission propose d'avoir recours de manière plus systématique aux instruments financiers novateurs pour offrir une solution alternative au financement classique par subventions et remédier aux déficits de financement en faveur d'investissements stratégiques. L'une des caractéristiques importantes des instruments financiers novateurs est qu'ils créent un effet multiplicateur plus puissant pour le budget de l'UE que les instruments classiques, en facilitant et en attirant d'autres financements publics et privés pour des projets présentant un intérêt pour l'UE. Ils démultiplient l'investissement et, par conséquent, renforcent l'impact du budget de l'UE.

Sur la base de l'expérience acquise avec les instruments financiers dans le cadre financier actuel mis en place en coopération avec la Banque européenne d'investissement (BEI), tels que l'instrument de garantie de prêts pour les projets relatifs aux réseaux transeuropéens de transport (GPTT), la Commission propose de mettre en œuvre une grande partie de ses interventions dans le cadre du MIE à travers des instruments financiers. L'initiative relative aux emprunts obligataires pour le financement de projets dans le cadre d'Europe 2020⁴ sera utilisée, notamment, pour garantir les ressources d'investissements en faveur de projets d'infrastructure d'intérêt stratégique essentiel pour l'UE.

2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

2.1 Consultations et avis d'experts

⁴ Document COM(2011) xxx relatif au lancement de la phase pilote pour l'initiative relative aux emprunts obligataires pour le financement de projets dans le cadre d'Europe 2020.

Le présent règlement s'appuie sur des consultations approfondies qui ont été menées auprès des parties intéressées, des institutions et organes de l'UE, des États membres, des pouvoirs régionaux et locaux, des partenaires sociaux et économiques, des experts universitaires et des institutions internationales. Les conclusions des évaluations à mi-parcours des programmes 2007-2013 ainsi que toute une série d'études et d'avis d'experts sont venus alimenter ces consultations.

Pour les trois secteurs concernés, les contributions des parties intéressées ont permis de soulever, entre autres, les points ci-après.

Les participants aux consultations se sont accordés à reconnaître que le développement des infrastructures dotées d'une valeur ajoutée européenne requiert un soutien renforcé de l'UE.

Les parties intéressées ont plaidé pour que les financements de l'UE produisent un effet de levier plus important en faveur des objectifs en matière de réseaux transeuropéens, par exemple au moyen d'une plus grande coordination entre différents instruments financiers, à savoir le Fonds de cohésion et le Fonds européen de développement régional (FEDER), les programmes des réseaux transeuropéens et les interventions de la BEI.

Les parties intéressées considèrent que l'élargissement de la panoplie d'instruments financiers disponibles constitue un moyen de mieux ajuster le soutien en fonction des besoins spécifiques d'un projet, de structurer efficacement les projets et d'attirer de nouveaux investisseurs. L'initiative envisagée relative aux emprunts obligataires pour le financement de projets est particulièrement adaptée à des investissements plus importants au titre du MIE.

2.2 Analyse d'impact

La présente proposition de règlement a fait l'objet d'une analyse d'impact relative aux options envisageables pour la mise en œuvre du MIE en tant qu'initiative politique, c'est-à-dire les options concernant la définition des modalités de fonctionnement du MIE. L'analyse d'impact est partie de l'objectif principal du MIE tel que proposé dans le cadre financier pluriannuel et dans la communication «Un budget pour la stratégie Europe 2020»⁵, à savoir accélérer le développement des infrastructures dont l'UE a besoin pour atteindre les objectifs fixés dans la stratégie Europe 2020 ainsi que les objectifs «20-20-20» en matière d'énergie et de lutte contre le changement climatique. Elle a été alimentée par les résultats des consultations menées auprès des parties intéressées et par ceux des études d'évaluation des programmes de l'UE actuels soutenant financièrement le développement du RTE.

L'évaluation des incidences des options envisageables était principalement axée sur la réalisation, de la manière la plus efficace, la plus efficiente et la plus cohérente, de deux objectifs spécifiques principaux:

1) augmenter l'effet de levier des fonds de l'UE, en définissant des formes, des méthodes et des règles de financement qui permettent d'amplifier au maximum l'effet de levier en attirant des investissements privés et publics en faveur de projets dotés d'une dimension européenne et en rapport avec le marché unique, notamment pour les réseaux prioritaires qui doivent être

⁵ COM(2011) 500.

mis en œuvre d'ici à 2020 et dans les cas où la valeur ajoutée européenne est la plus manifeste, y compris, le cas échéant, les projets qui peuvent être réalisés dans des pays tiers;

2) faciliter le respect des délais impartis pour la réalisation de projets cofinancés par l'UE, en définissant des mécanismes de suivi et d'évaluation qui récompensent les performances et sanctionnent l'utilisation inefficace des fonds de l'UE.

Parallèlement, l'évaluation des options devait tenir compte de deux objectifs généraux associés que poursuit l'Union: d'une part, la réalisation des objectifs sectoriels dans le domaine des infrastructures tels que visés aux articles 170 et 171 du TFUE, et d'autre part, la simplification des règles relatives aux fonds de l'UE en exploitant les synergies dans et entre les secteurs. La Commission s'est fermement engagée à poursuivre ces deux objectifs⁶. Ceux-ci n'étant toutefois pas entièrement compatibles, l'un des principes clés appliqués lors de l'évaluation des options relatives à la définition des règles de fonctionnement du MIE consistait à trouver le juste équilibre entre la cohérence avec les objectifs sectoriels et l'optimisation des synergies.

Neuf options principales ont été initialement envisagées, partant du principal motif sur lequel repose la décision de la Commission de proposer l'établissement du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, à savoir l'exploitation des synergies sectorielles pour simplifier le cadre de financement actuellement en place dans l'UE. Les options stratégiques s'appuyaient sur des combinaisons de scénarios correspondant à trois hypothèses de base pour la simplification des règles financières (harmonisation minimale, maximale ou variable/à la carte des règles sectorielles) dans les deux domaines d'intervention correspondant aux deux objectifs spécifiques principaux susmentionnés (démultiplication des investissements et mise en œuvre du programme).

Les options proposées couvraient donc un très large spectre. À un extrême se trouvait l'option caractérisée par une harmonisation minimale de la démultiplication des investissements et de la mise en œuvre du programme, qui correspond à une situation dans laquelle seraient établies, pour chaque secteur, des règles et des structures spécifiques totalement distinctes pour l'octroi d'un concours financier de l'UE au titre du MIE. À l'autre extrême se trouvait l'option caractérisée par une harmonisation maximale de la démultiplication des investissements et des règles de mise en œuvre du programme, qui correspond à une situation dans laquelle les règles financières et les structures de gestion du programme pour l'utilisation de fonds au titre du MIE seraient, pour l'essentiel, communes aux trois secteurs. Entre ces deux extrêmes se trouvaient les autres options qui envisageaient des situations dans lesquelles les secteurs partageraient certaines règles et structures communes alors que d'autres règles demeureraient distinctes et d'ordre sectoriel (combinaison d'une harmonisation maximale ou variable des règles dans un domaine d'intervention politique et d'une harmonisation variable ou minimale des règles sectorielles dans un autre domaine).

L'évaluation des incidences de ces différentes options, au regard de la réalisation des objectifs mentionnés précédemment, a abouti à la conclusion que deux des options envisagées constitueraient le meilleur moyen de faire en sorte que le MIE, par ses modalités de

⁶ Communication de la Commission relative au réexamen du budget de l'UE [COM(2010) 700], communication de la Commission sur une réglementation intelligente [COM(2010) 543] et communication de la Commission sur un budget pour la stratégie Europe 2020 [COM(2011) 500].

fonctionnement, favorise l'accélération du développement des infrastructures présentant un intérêt pour l'UE:

- l'option caractérisée par une harmonisation variable des règles (c'est-à-dire qu'un certain nombre de règles seraient communes et que d'autres règles demeureraient spécifiques aux secteurs, tant en matière de démultiplication des investissements que de mise en œuvre du programme) constituerait la meilleure option du point de vue de la cohérence avec l'ensemble des objectifs de l'UE pertinents;
- alors que l'option qui pourrait s'avérer plus efficace du point de vue des coûts consisterait en une harmonisation variable des règles relatives à la démultiplication des investissements associée à une harmonisation maximale des règles relatives à la mise en œuvre du programme.

La deuxième option pourrait toutefois avoir une incidence négative à plus long terme en ce qui concerne la capacité à répondre aux spécificités sectorielles, notamment en matière de programmation des fonds, et pourrait, à terme, annuler les économies initialement réalisées. Il a donc été finalement conclu qu'un certain degré de souplesse en ce qui concerne les secteurs, également lors de la définition des règles du MIE en matière de mise en œuvre du programme, constituerait la meilleure option pour permettre d'atteindre les objectifs du MIE.

Les dispositions relatives à l'utilisation des fonds au titre du MIE qui sont prévues dans le présent règlement ont été élaborées sur la base des considérations et des conclusions contenues dans l'analyse d'impact susmentionnée.

2.3 Valeur ajoutée européenne du MIE

Les consultations des parties intéressées et l'analyse d'impact ont souligné que la valeur ajoutée du MIE en tant que cadre commun de financement serait quadruple:

- (1) Un cadre commun se traduirait par une simplification du cadre juridique de l'UE en ce qui concerne le financement des infrastructures RTE. Il permettrait également de garantir une approche cohérente du financement des projets de l'Union dans les trois secteurs.
- (2) Parallèlement, l'existence d'un fonds et d'un cadre financier de l'UE uniques pour les infrastructures permettrait d'assurer une approche cohérente et transparente du financement de l'UE, qui offrirait une certaine sécurité et recèlerait ainsi un potentiel énorme pour attirer plus de financements du secteur privé. Des instruments financiers seraient disponibles de manière centralisée et coordonnée, suscitant et renforçant l'efficacité des relations avec les investisseurs privés et les institutions financières partenaires.
- (3) En outre, l'interdépendance progressivement croissante entre les secteurs, les réseaux et les projets d'infrastructure économique permettrait de réaliser des économies d'échelle. Un cadre intégré de financement des infrastructures de l'UE pourrait permettre d'exploiter les synergies intersectorielles lors de la phase de développement et de mise en œuvre des projets, permettant ainsi de réduire les coûts et/ou de renforcer l'efficacité de l'exploitation et d'améliorer les rendements.

- (4) Enfin, un cadre commun se fonde sur les leçons tirées d'expériences passées et sur l'échange de meilleures pratiques entre les secteurs, permettant ainsi d'améliorer l'efficacité et l'efficacité du financement de l'UE dans tous les secteurs.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

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

Dans sa communication relative au réexamen du budget de l'UE, la Commission a souligné l'importance que revêt l'utilisation du budget de l'UE afin de «combler les lacunes laissées par la dynamique des processus décisionnels nationaux, en s'attaquant aux défis transfrontières dans le domaine des infrastructures, de la mobilité, de la cohésion territoriale (...) - lacunes qui pourraient, dans le cas contraire, porter préjudice aux intérêts de l'Union dans son ensemble»⁷. Lorsqu'ils planifient et financent des infrastructures, les États membres ont tendance à donner la priorité à des projets significatifs sur le plan national, qui peuvent ne pas toujours être les mêmes que les projets transfrontaliers porteurs d'une plus grande valeur ajoutée pour les particuliers au niveau de l'UE dans son ensemble⁸. Les dépenses globales de l'UE et des États membres devraient être effectuées de manière efficace, garantir une échelle suffisante des investissements et promouvoir les synergies.

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

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition de la Commission relative au prochain cadre financier pluriannuel prévoit un montant de 50 milliards d'EUR⁹ pour 2014-2020, dont 10 milliards d'EUR sont réservés au sein du Fonds de cohésion pour les infrastructures de transport.

⁷ COM(2010) 700, p. 5.

⁸ Voir les rapports d'analyse d'impact des orientations révisées du RTE-T [SEC(2011)xxx], des orientations révisées du RTE-E [SEC(2011)xxx], et des orientations des e-TEN [SEC(2011)xxx].

⁹ Tous les chiffres sont exprimés en prix constants pour l'année 2011. Les montants correspondants exprimés en prix courants figurent dans la fiche financière législative.

MIE	40 milliards d'EUR
• Énergie	9,1 milliards d'EUR
• Transports	21,7 milliards d'EUR
• Télécommunications/Numérique	9,2 milliards d'EUR
Montants réservés au sein du Fonds de cohésion pour les infrastructures de transport	10 milliards d'EUR
Total	50 milliards d'EUR

L'expérience acquise avec le cadre financier actuel montre que de nombreux États membres, qui sont éligibles au Fonds de cohésion, éprouvent des difficultés à concevoir et à mettre en œuvre des projets transfrontaliers complexes liés aux infrastructures de transport. Par conséquent, pour le prochain cadre financier pluriannuel, la Commission propose, d'une part, que le Fonds de cohésion continue à soutenir les États membres dont le revenu national brut (RNB) par habitant est inférieur à 90 % de la moyenne de l'UE-27 en réalisant des investissements dans les domaines des réseaux transeuropéens de transport et de l'environnement, mais aussi, d'autre part, qu'une partie de la dotation du Fonds de cohésion (10 milliards d'EUR) soit utilisée pour financer des projets relatifs au réseau central de transport dans les États membres éligibles au Fonds de cohésion au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe.

5. RÉSUMÉ DU RÈGLEMENT

5.1 Un cadre unique pour investir dans les priorités de l'UE en matière d'infrastructures

Les expériences acquises en matière de financement des infrastructures dans les cadres RTE, le PERE, les fonds structurels et le Fonds de cohésion montrent que l'UE est à même d'apporter une valeur ajoutée aux infrastructures. Les parties intéressées s'accordent à reconnaître que, dans un scénario de statu quo, l'Europe pourrait ne pas être capable de mobiliser à temps les investissements nécessaires pour moderniser ses réseaux d'infrastructures et établir les liaisons manquantes.

Au lendemain de la crise financière, les budgets publics des États membres doivent faire face à l'assainissement nécessaire des finances publiques. Les dépenses d'investissement ont souvent fait l'objet de réductions drastiques, certaines dépenses liées à des projets d'investissement dans les infrastructures ayant été suspendues ou retardées. Parallèlement, les perspectives d'accroissement des investissements provenant de sources privées sont incertaines. Outre les contraintes financières, des obstacles réglementaires retardent ou entravent, eux aussi, la mise en œuvre des projets d'infrastructure requis. Dans ce contexte, le cadre actuel de financement des infrastructures de l'UE ne semble pas apte à apporter une réponse efficace. Le financement est fragmenté entre un trop grand nombre de programmes, ce qui empêche la pleine exploitation des synergies entre les programmes et les secteurs.

Lorsqu'elle a élaboré sa nouvelle stratégie de financement des infrastructures, la Commission a poursuivi les objectifs suivants:

- garantir la mise en œuvre rapide et rentable des grandes infrastructures de réseaux prioritaires dans les secteurs de l'énergie, des transports et des TIC, recensées dans le paquet sur les infrastructures énergétiques, le livre blanc relatif à un système de transport compétitif et économe en ressources¹⁰ et la stratégie numérique pour l'Europe;
- maximiser les synergies entre les programmes dans les secteurs de l'énergie, des transports et des TIC, de manière à ce que le financement corresponde à une stratégie cohérente et que les projets soient sélectionnés sur la base de critères clairs et harmonisés;
- renforcer la capacité des fonds de l'UE à exercer un effet de levier sur d'autres fonds publics ou privés afin que le volume total des ressources mobilisées puisse répondre aux besoins d'investissement prévisionnels jusqu'à 2020;
- veiller à ce que la procédure de sélection, de suivi et de contrôle des projets soit optimale afin que le financement de l'UE soit bien ciblé, ait un effet maximal et soit dépensé de la manière la plus efficace.

L'utilisation d'une base juridique commune pour l'octroi d'un soutien financier dans trois secteurs distincts dont les cadres d'action sont différents est justifiée par la possibilité d'exploiter les synergies entre les secteurs, découlant de problèmes communs concernant le financement de la mise en œuvre d'objectifs politiques par ailleurs sensiblement différents. La valeur ajoutée d'un cadre commun serait quadruple.

L'existence d'un cadre commun entraînerait une simplification du cadre juridique de l'UE en ce qui concerne le financement des infrastructures RTE. Elle permettrait également de garantir une approche cohérente du financement de projets de l'Union dans les trois secteurs. Comme souligné précédemment, le cadre financier de l'UE en matière d'infrastructures tel qu'il existe aujourd'hui est assez complexe, en raison principalement de la quantité et du caractère hétérogène des textes juridiques en vigueur dans l'UE. La simplification des règles est l'un des mots clés de la nouvelle approche proposée par la Commission en matière de dépenses budgétaires de l'UE.

Parallèlement, l'établissement d'un cadre financier et d'un fonds de l'UE uniques pour les infrastructures permettrait d'assurer une approche cohérente et transparente du financement de l'UE, qui offrirait une certaine sécurité et recèlerait ainsi un énorme potentiel d'attraction de financements du secteur privé. Des instruments financiers seraient disponibles de manière centralisée et coordonnée, suscitant et renforçant l'efficacité des relations avec les investisseurs privés et les institutions financières partenaires.

En outre, l'interdépendance progressivement croissante entre les secteurs, les réseaux et les projets d'infrastructure économique permettrait de réaliser des économies d'échelle. Au sein d'un cadre intégré de financement des infrastructures de l'UE, les synergies intersectorielles lors de la phase de développement et de mise en œuvre des projets pourraient être exploitées, ce qui permettrait de réduire les coûts et/ou de renforcer l'efficacité de l'exploitation et d'améliorer le rendement.

¹⁰ COM(2011) 144.

Enfin, l'existence d'un cadre commun favoriserait l'échange de leçons tirées d'expériences passées et de meilleures pratiques entre les secteurs, ce qui améliorerait l'efficacité et l'efficacé des financements de l'UE dans tous les secteurs.

5.2 Mesures de simplification et cohérence avec les règles existantes

La simplification des règles est l'un des mots clés de la nouvelle approche proposée par la Commission en matière de dépenses budgétaires de l'UE. L'existence d'un cadre commun pour le MIE entraîne une simplification du cadre juridique de l'UE en ce qui concerne le financement des infrastructures RTE. Un texte juridique unique couvre le financement de projets de l'UE liés aux réseaux de transport et d'énergie et aux réseaux numériques.

Bien que ces secteurs soient hétérogènes sur les plans technologique, financier et réglementaire, leurs points communs sont suffisamment nombreux pour permettre une réelle amélioration en ce qui concerne les différents instruments existants. Parallèlement, la proposition énonce des règles spécifiques qui sont nécessaires pour soutenir l'objectif global du MIE: accélérer et mieux diriger le flux des deniers publics de l'UE vers d'importants projets d'infrastructure présentant un intérêt pour l'UE.

Le texte dans sa forme actuelle introduit des mesures de simplification en ce qui concerne notamment les points suivants:

- alignement des indicateurs sur les objectifs de la stratégie Europe 2020;
- souplesse en ce qui concerne les dotations budgétaires;
- gestion centralisée pour les trois secteurs, en ayant éventuellement recours à une agence exécutive pour la mise en œuvre;
- instruments de financement communs;
- critères d'attribution communs;
- conditions communes de l'assistance financière;
- visibilité unique grâce à des programmes de travail annuels communs (élément important pour les secteurs) et à un comité commun (élément important pour les États membres).

Par ailleurs, une cohérence totale avec les règlements financiers actuel et futur a été garantie. Les exceptions prévues sont dûment autorisées par les textes juridiques afférents ou par la jurisprudence.

5.3 Accorder une plus grande importance aux instruments financiers

Le MIE viendra compléter le soutien direct de l'UE avec des instruments financiers afin d'optimiser l'impact des financements. Les effets de levier importants des instruments financiers (qui pourraient par exemple atteindre de 15 pour 1 à 20 pour 1) permettront de faciliter l'accès aux capitaux pour répondre aux besoins considérables en matière d'investissements. Ajouté à l'absorption réussie de l'aide directe de l'UE, comme ce fut le cas dans le plan européen pour la relance économique (PERE) et le programme RTE-T, le recours

accru aux instruments financiers contribuera sensiblement à atténuer les risques pour les promoteurs de projets et donc à garantir la mise en œuvre de projets d'intérêt commun.

La tâche consiste par ailleurs à construire un environnement qui stimule les investissements privés et à élaborer des instruments qui attireront les investisseurs en infrastructures spécialisés. Pour être le plus efficace possible, ces instruments doivent avoir pour objectif d'atténuer les risques en diversifiant la panoplie de projets potentiels. Pour que la diversification soit optimale, il faut cibler des secteurs multiples dans un large éventail de pays. La meilleure façon d'y parvenir est d'agir au niveau européen, via des corridors bien définis et dans des domaines d'investissement ciblés. Par conséquent, la plupart des instruments financiers devraient être communs à tous les secteurs. Il n'est cependant pas exclu que certains instruments financiers puissent être mis au point pour couvrir les besoins propres à un secteur donné.

Sur la base des analyses effectuées au cours de la phase préparatoire du présent règlement, les services de la Commission estiment que, alors que le concours financier en faveur des réseaux à haut débit reposerait essentiellement sur des instruments financiers, le volume des ressources budgétaires de l'UE requises pour les instruments financiers ne devrait pas dépasser 2 milliards d'EUR pour le secteur des transports et 1 milliard d'EUR pour celui de l'énergie. Ces estimations ne doivent pas être considérées comme des plafonds contraignants étant donné que le volume de financement de l'UE octroyé aux instruments financiers sera adapté chaque année sur la base d'une évaluation de la réserve de projets réalisée par des intermédiaires financiers (par exemple, la BEI dans le cas d'emprunts obligataires destinés au financement de projets).

5.4 Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe dans le contexte du prochain cadre financier pluriannuel

Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe constituera un élément essentiel d'un agenda européen pour la croissance axé sur l'augmentation du potentiel de croissance à long terme de l'UE. Le mécanisme sera coordonné avec les autres interventions au titre du budget de l'UE tels que le programme «Horizon 2020», le Fonds de cohésion et les fonds structurels.

En ce qui concerne la coordination avec «Horizon 2020», il est nécessaire de garantir les complémentarités tout en évitant les chevauchements. Il importe également, lors de la coordination entre le MIE et «Horizon 2020», de veiller à ce que la chaîne de recherche et d'innovation aboutissant au déploiement d'infrastructures ne soit pas interrompue. Cela s'avère particulièrement essentiel au moment où des progrès technologiques significatifs dans les domaines des transports, de l'énergie et des TIC seront nécessaires pour aider l'UE à atteindre les ambitieux objectifs fixés dans la stratégie Europe 2020. Tout soutien aux activités de recherche et d'innovation à travers des instruments financiers sera mis en œuvre par des instruments financiers liés au programme «Horizon 2020».

En ce qui concerne le lien avec le Fonds de cohésion et les fonds structurels, le cadre stratégique commun en matière de politique de cohésion ainsi que les contrats de partenariat avec les États membres seront étroitement coordonnés avec les cadres d'action dans les secteurs des transports, de l'énergie et des télécommunications. Les orientations sectorielles s'appuieront sur le Fonds de cohésion et les fonds structurels pour mettre en place les

infrastructures locales et régionales et les relier aux infrastructures prioritaires de l'UE, afin d'assurer des connexions entre tous les Européens, où qu'ils se trouvent dans l'Union.

Par ailleurs, le mécanisme pour l'interconnexion en Europe sera géré de façon centralisée et bénéficiera de crédits du Fonds de cohésion réservés au secteur des transports (10 milliards d'EUR en prix de 2011). Pour ce qui est de la dotation de 10 milliards d'EUR, la priorité maximale sera donnée aux projets respectant les dotations nationales au titre du Fonds de cohésion. En outre, ce montant de 10 milliards d'EUR sera réservé aux États membres susceptibles de bénéficier d'un financement par le Fonds de cohésion, et les taux de cofinancement du budget de l'UE seront fixés au même niveau que le Fonds de cohésion.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 172,

vu la proposition de la Commission européenne¹¹,

après transmission de la proposition aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen¹²,

vu l'avis du Comité des régions¹³,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) L'établissement du mécanisme pour l'interconnexion en Europe devrait permettre d'exploiter au mieux le potentiel de croissance par la création de synergies entre les politiques en matière de transports, d'énergie et de télécommunications et leur mise en œuvre, renforçant ainsi l'efficacité de l'intervention de l'Union.
- (2) Pour être pleinement opérationnel, le marché unique a besoin d'infrastructures modernes et hautement performantes interconnectant l'Europe, en particulier dans les domaines des transports, de l'énergie et des télécommunications. Ces interconnexions favorables à la croissance permettraient d'améliorer l'accès au marché intérieur et, par conséquent, de contribuer à une économie de marché plus compétitive conformément aux objectifs de la stratégie Europe 2020¹⁴.
- (3) La création du mécanisme pour l'interconnexion en Europe vise à accélérer les investissements dans le domaine des réseaux transeuropéens et à mobiliser les financements provenant tant du secteur public que du secteur privé.

¹¹ JO C du [x.x.xxxx], p. [x].

¹² JO C du [x.x.xxxx], p. [x].

¹³ JO C du [x.x.xxxx], p. [x].

¹⁴ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions «Une stratégie numérique pour l'Europe», COM(2010) 245 final/2 du 26.8.2010.

- (4) La mise en place de réseaux d'infrastructures efficaces dans les domaines des transports et de l'énergie constitue l'une des 12 actions clés recensées par la Commission dans sa communication sur l'Acte pour le marché unique¹⁵.
- (5) La Commission s'est engagée à intégrer la problématique du changement climatique dans les programmes de dépenses de l'Union et à consacrer au moins 20 % du budget de l'Union aux objectifs en rapport avec le climat. Il importe de veiller à ce que l'atténuation du changement climatique et l'adaptation à ce dernier ainsi que la prévention et la gestion des risques soient encouragées lors de la préparation, de la conception et de la réalisation des projets d'intérêt commun. Les investissements dans les infrastructures qui sont couverts par le présent règlement devraient contribuer à favoriser le passage vers une économie et une société à faibles émissions de carbone et résilientes face au changement climatique et aux catastrophes.
- (6) Le Parlement européen, dans sa résolution du 8 juin 2011 «Investir dans l'avenir: un nouveau cadre financier pluriannuel (CFP) pour une Europe compétitive, durable et inclusive», insiste sur le fait qu'il est important d'assurer la mise en œuvre rapide de la stratégie numérique de l'Union et de persévérer dans les efforts déployés pour atteindre d'ici à 2020 la cible qu'elle s'est fixée, à savoir fournir à tous les Européens un accès à l'internet à haut débit, y compris dans les régions les moins développées¹⁶. Le Parlement a également souligné que les investissements dans des infrastructures de transport efficaces jouent un rôle fondamental pour l'Europe dans la défense de sa compétitivité et qu'ils ouvrent la voie à une croissance économique à long terme d'après-crise, et que les réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) sont essentiels pour garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et qu'ils apportent une valeur ajoutée européenne importante. Le Parlement a déclaré qu'il était persuadé que les RTE-T devraient dès lors figurer au premier rang des priorités du prochain CFP, lequel devra en outre prévoir une augmentation des crédits affectés aux RTE-T. Par ailleurs, le Parlement a souligné la nécessité de maximiser l'impact du financement européen et les perspectives offertes par le Fonds de cohésion, les fonds structurels et les instruments financiers pour financer les projets d'infrastructures énergétiques nationales et transfrontalières prioritaires en Europe; il a également souligné la nécessité d'affecter des fonds substantiels du budget de l'Union à des instruments financiers dans ce domaine.
- (7) Le 28 mars 2011, la Commission a adopté le Livre blanc intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources»¹⁷. Ce livre blanc a pour objectif de réduire de 60 % au moins, d'ici à 2050, les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports par rapport à 1990. En ce qui concerne les infrastructures, le livre blanc vise à mettre en place un «réseau central» RTE-T multimodal totalement fonctionnel et d'envergure européenne d'ici à 2030. Il vise également à optimiser les performances des chaînes logistiques multimodales, notamment en recourant davantage à des modes de transport plus économes en énergie. Il fixe donc les objectifs suivants à atteindre pour les politiques RTE-T: en ce qui concerne les transports routiers de marchandises sur des distances supérieures à 300 km, faire passer 30 % du fret vers d'autres modes de transport d'ici à 2030, et plus de 50 % d'ici à 2050; la longueur du réseau ferroviaire à

¹⁵ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions «L'Acte pour le marché unique - Douze leviers pour stimuler la croissance et renforcer la confiance - "Ensemble pour une nouvelle croissance"», COM(2011) 206 final du 13.4.2011.

¹⁶ Résolution du Parlement européen [2010/2211(INI)].

¹⁷ «Feuille de route pour un espace européen unique des transports», COM(2011) 144.

grande vitesse actuel devrait tripler d'ici à 2030 et pour 2050, la majeure partie du transport de passagers à moyenne distance devrait s'effectuer par train; pour 2050, tous les aéroports du réseau central devraient être connectés au réseau ferroviaire; tous les ports maritimes devraient être reliés au système de transport ferroviaire de marchandises et, selon les possibilités, au système de navigation intérieure.

- (8) Dans sa résolution du 6 juillet 2010 sur un avenir durable pour les transports¹⁸, le Parlement européen a souligné qu'une politique des transports efficace nécessite un cadre financier adapté aux défis à relever et qu'il convient dès lors de revoir à la hausse les moyens actuellement affectés au transport et à la mobilité; il a en outre jugé nécessaire la création d'un mécanisme destiné à coordonner l'utilisation des différentes sources de financement pour les transports, des crédits disponibles au titre de la politique de cohésion ainsi que des partenariats public-privé (PPP) ou d'autres instruments financiers, telles que les garanties.
- (9) Dans ses conclusions du 11 juin 2009 relatives au réexamen des politiques RTE-T¹⁹, le Conseil «Transports, télécommunications et énergie» a réaffirmé qu'il est nécessaire de continuer d'investir dans les infrastructures de transport afin d'assurer le développement satisfaisant du RTE-T dans tous les modes de transport, en tant que base du marché intérieur et de la compétitivité, de la cohésion économique, sociale et territoriale de l'Union et de sa liaison avec les pays voisins, en se concentrant sur la valeur ajoutée européenne. Le Conseil a souligné qu'il convient que la Communauté mette à disposition les ressources financières nécessaires pour stimuler les investissements dans des projets RTE-T et, notamment, qu'il est nécessaire de veiller à ce que les contraintes institutionnelles propres au cadre de programmation financière n'empêchent pas le budget RTE-T d'apporter les financements appropriés aux projets prioritaires comportant d'importants tronçons transfrontières et dont la mise en œuvre s'étendrait au-delà de 2013. De l'avis du Conseil, il convient, quand les circonstances s'y prêtent, de développer davantage et de soutenir les approches reposant sur un partenariat entre le secteur public et le secteur privé.
- (10) Sur la base des objectifs fixés par le livre blanc, les orientations du RTE-T, telles que définies par le règlement (UE) n° XXX/2012 du Parlement européen et du Conseil du ...²⁰, recensent les infrastructures du réseau transeuropéen de transport, 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.
- (11) Après analyse des plans relatifs aux infrastructures de transport soumis par les États membres, la Commission estime que les besoins d'investissement dans le domaine des transports s'élèvent à 500 milliards d'EUR pour l'ensemble du réseau RTE-T pour la période 2014-2020, dont environ 250 milliards d'EUR devront être investis dans le réseau central RTE-T. Vu les ressources disponibles à l'échelle de l'Union, il est nécessaire de se concentrer sur les projets présentant la plus grande valeur ajoutée européenne si l'on veut obtenir les résultats souhaités. Les aides devraient donc être plus particulièrement destinées au réseau central (en particulier aux corridors du réseau central) et aux projets d'intérêt commun dans le domaine des systèmes

¹⁸ Résolution du Parlement européen [2009/2096(INI)].

¹⁹ Document n° 10850/09 du Conseil.

²⁰ JO L du [x.x.xxxx], p. [x].

de gestion du trafic (notamment les systèmes de gestion du trafic aérien issus de SESAR, qui requièrent des ressources budgétaires de l'Union pour un montant d'environ 3 milliards d'EUR).

- (12) Dans le cadre du réexamen des politiques de RTE-T lancé en février 2009, un groupe spécialisé d'experts a été créé pour assister la Commission et examiner la question de la stratégie et des perspectives de financement pour le RTE-T. Le groupe d'experts n° 5 s'est appuyé sur l'expérience d'experts extérieurs issus de divers milieux: gestionnaires d'infrastructures, concepteurs d'infrastructures, représentants des autorités nationales, régionales et locales, experts en environnement, universitaires et représentants du secteur privé. Le rapport final du groupe d'experts n° 5²¹, qui a été adopté en juillet 2010, contient 40 recommandations, dont certaines ont été prises en considération lors de l'élaboration de la présente proposition.
- (13) L'expérience acquise avec le cadre financier actuel révèle que de nombreux États membres, qui sont susceptibles de bénéficier d'une aide au titre du Fonds de cohésion, sont confrontés à des obstacles significatifs en ce qui concerne la réalisation, dans les délais, de projets transfrontaliers complexes dans le domaine des infrastructures de transport présentant une forte valeur ajoutée de l'Union. Par conséquent, afin d'améliorer la mise en œuvre des projets liés aux transports, notamment les projets transfrontaliers dotés d'une forte valeur ajoutée de l'Union, une partie de la dotation du Fonds de cohésion (10 milliards d'EUR²²) devrait être transférée pour financer des projets relatifs au réseau central de transport dans les États membres éligibles au Fonds de cohésion au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe. La Commission devrait aider les États membres éligibles au Fonds de cohésion à constituer une réserve appropriée de projets afin de donner la priorité maximale aux dotations nationales dans le cadre du Fonds de cohésion.
- (14) Dans sa communication intitulée «Priorités en matière d'infrastructures énergétiques pour 2020 et au-delà - Schéma directeur pour un réseau énergétique européen intégré» et adoptée en novembre 2010²³, la Commission a recensé les corridors prioritaires nécessaires pour permettre à l'Union de réaliser, d'ici à 2020, ses objectifs ambitieux dans les domaines de l'énergie et du climat (achever le marché intérieur de l'énergie, garantir la sécurité d'approvisionnement et faciliter l'intégration des sources d'énergie renouvelables), et pour permettre de préparer les réseaux pour poursuivre la décarbonisation du système énergétique au-delà de 2020.
- (15) L'Union, pour réaliser les objectifs de sa politique de l'énergie et du climat en termes de compétitivité, de durabilité et de sécurité d'approvisionnement d'une manière efficace par rapport aux coûts, doit réaliser des investissements considérables pour moderniser et étendre ses infrastructures énergétiques et développer les interconnexions transfrontalières de ses réseaux. Les besoins d'investissement dans les infrastructures énergétiques jusqu'à 2020 sont estimés à 1 000 milliards d'EUR, dont 200 milliards d'EUR environ seront investis dans des infrastructures de transport et de stockage de gaz et d'électricité jugées d'intérêt européen. En ce qui concerne les projets d'intérêt européen, environ 100 milliards d'EUR risquent de ne pas pouvoir être débloqués en raison d'obstacles liés à l'octroi d'autorisations, à la réglementation et au financement.

²¹ http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten-t-policy/review/doc/expert-groups/expert_group_5_final_report.pdf

²² En prix de 2011.

²³ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions «Priorités en matière d'infrastructures énergétiques pour 2020 et au-delà - Schéma directeur pour un réseau énergétique européen intégré», COM(2010) 677 final du 17.11.2010.

- (16) Il faut radicalement changer la manière dont les infrastructures énergétiques sont financées au niveau de l'UE pour pouvoir faire face au besoin urgent de construire les infrastructures énergétiques de demain et à la hausse significative des volumes d'investissement par rapport aux tendances passées. Dans ses conclusions²⁴, le Conseil «Transports, télécommunications et énergie» du 28 février 2011 a indiqué qu'il considérait les corridors de l'énergie comme des priorités pour l'UE.
- (17) Le Conseil européen du 4 février 2011²⁵ a invité la Commission à rationaliser et à améliorer les procédures d'autorisation et à favoriser la mise en place d'un cadre réglementaire attractif pour les investissements. Le Conseil européen a souligné que les coûts élevés des investissements dans les infrastructures devraient être pris en charge pour l'essentiel par le marché, ces coûts étant ensuite récupérés par la tarification. Le Conseil européen a reconnu qu'un financement public était nécessaire pour des projets qui se justifiaient du point de vue de la sécurité de l'approvisionnement ou de la solidarité, mais pour lesquels il ne serait pas possible de trouver un financement suffisant sur le marché.
- (18) Le règlement (UE) n° XXX/2012 du Parlement européen et du Conseil du ... («orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes»)²⁶ définit des priorités en matière d'infrastructures énergétiques transeuropéennes qu'il convient de mettre en œuvre d'ici à 2020 si l'Union veut atteindre ses objectifs en matière de politique de l'énergie et du climat. Il fixe des règles pour recenser les projets d'intérêt commun nécessaires à la mise en œuvre de ces priorités, il établit des mesures dans le domaine de l'octroi d'autorisations, de la participation du secteur public et de la réglementation pour accélérer et/ou faciliter la réalisation de ces projets, et prévoit également des critères d'admissibilité générale de ces projets à un concours financier de l'Union.
- (19) Les infrastructures des télécommunications sont de plus en plus basées sur l'internet et constituées de réseaux à haut débit et de services numériques étroitement liés. L'internet devient la plateforme dominante pour communiquer, offrir des services et faire des affaires. Par conséquent, la disponibilité à l'échelle transeuropéenne d'un accès rapide à l'internet et de services numériques est indispensable à la croissance économique et au marché unique.
- (20) Les réseaux internet en fibre optique modernes constituent une infrastructure essentielle pour l'avenir en termes de connectivité des entreprises européennes, notamment les PME qui désirent utiliser l'informatique en nuage pour accroître la rentabilité.
- (21) La stratégie Europe 2020²⁷ prône la mise en œuvre de la stratégie numérique pour l'Europe²⁸ qui établit un cadre juridique stable pour stimuler les investissements dans une infrastructure internet à haut débit ouverte et compétitive, ainsi que dans les services connexes. Le Conseil

²⁴ Document n° 6950/11 du Conseil.

²⁵ Document EUCO 2/1/11.

²⁶ JO L du [x.x.xxxx], p. [x].

²⁷ COM(2010) 2020 final du 3.3.2010.

²⁸ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions «Une stratégie numérique pour l'Europe», COM(2010) 245 final/2 du 26.8.2010.

européen de juin 2010 a approuvé la stratégie numérique pour l'Europe et a demandé à toutes les institutions de s'employer à la mettre en œuvre intégralement²⁹.

- (22) Le 31 mai 2010, le Conseil a conclu que l'Europe devrait affecter les ressources nécessaires à la mise en place d'un marché numérique unique, basé sur un internet rapide et ultrarapide et des applications interopérables; il a également reconnu qu'il sera important d'investir de manière efficace et compétitive dans les réseaux à haut débit de nouvelle génération, et ce dans l'intérêt de l'innovation, du choix offert aux consommateurs et de la compétitivité de l'Union européenne, et que ces investissements contribueraient à une plus grande qualité de vie sous la forme de meilleurs soins de santé, de transports plus sûrs, de nouvelles possibilités de communication et d'un accès plus aisé aux biens et aux services, en particulier par-delà les frontières³⁰.
- (23) Les mesures visant à encourager le secteur privé à investir dans des réseaux à haut débit très rapides s'avèrent être plus faibles que les avantages pour la société dans son ensemble. La réalisation de l'objectif inscrit dans la stratégie numérique consistant à fournir à tous les foyers et entreprises d'Europe un accès à l'internet rapide nécessitera des investissements dont le montant pourrait atteindre 270 milliards d'EUR. Toutefois, en l'absence d'intervention de l'Union, les investissements du secteur privé ne devraient pas dépasser 50 milliards d'EUR pour la période allant jusqu'à 2020. Le déficit d'investissement qui en résulte constituerait un obstacle majeur à la fourniture des infrastructures, alors que, parallèlement, l'achèvement du marché unique numérique repose sur la connexion de tous les Européens par l'intermédiaire des infrastructures de demain.
- (24) Il est nécessaire de mettre au point des réseaux puissants et cohérents à l'échelle de l'UE pour exécuter par voie numérique des actions d'utilité publique, en impliquant des acteurs du secteur public et de la société civile à l'échelon national et régional. À cette fin, il est essentiel de veiller au financement européen structuré des coûts liés à la conception du système et des logiciels, ainsi qu'à la maintenance d'un pivot solide pour ces réseaux, de sorte que les budgets des opérateurs nationaux ne doivent supporter que les coûts encourus à l'intérieur des différents pays.
- (25) Plusieurs modalités de mise en œuvre sont nécessaires et requièrent des taux de financement différents pour renforcer l'efficacité et l'impact de l'aide financière apportée par l'Union, encourager les investissements du secteur privé et répondre aux exigences particulières de chaque projet.
- (26) Dans le domaine des télécommunications, certaines plateformes de services centrales assurant l'interopérabilité transeuropéenne nécessiteront un taux de financement européen plus élevé, notamment lors de la phase de démarrage, tout en respectant le principe de cofinancement.
- (27) Pour garantir l'interopérabilité transfrontalière lors du déploiement de projets d'infrastructure à grande échelle, notamment au niveau des services centraux, il se peut que la Commission, les États membres et/ou les bénéficiaires doivent simultanément acquérir et installer du matériel.

²⁹ Conclusions du Conseil européen sur une nouvelle stratégie européenne pour la croissance et l'emploi - Achever et mettre en œuvre la stratégie Europe 2020 du 17 juin 2010.

³⁰ Conclusions du Conseil sur la stratégie numérique pour l'Europe, 3 017^e réunion du Conseil «Transports, télécommunications et énergie», Bruxelles, le 31 mai 2010.

En pareil cas, il peut s'avérer nécessaire d'octroyer un soutien financier de l'Union à des acquisitions effectuées par des fournisseurs d'infrastructures dans les États membres, que ce soit en leur nom ou en coopération avec la Commission. Les dispositions permettent également l'approvisionnement auprès de plusieurs fournisseurs, qui peut s'avérer utile, entre autres, pour prévoir des modalités multilingues, garantir la sécurité d'approvisionnement et/ou réaliser la redondance du réseau requise pour supprimer toute indisponibilité du réseau d'infrastructures potentiellement due à un point unique de défaillance.

- (28) Dans le secteur des services génériques dans des domaines d'intérêt général (en tant que services centraux) les répercussions des défaillances du marché sont souvent très perceptibles. En effet, les domaines à financer concernent la prestation de services publics (déploiement et interopérabilité à grande échelle de la santé en ligne, de l'identité électronique et de la passation électronique des marchés publics) et ne sont donc, par définition, pas de nature commerciale à l'origine. En outre, si seuls les services centraux bénéficient d'un financement, le défi consisterait à concevoir, au niveau national et régional, des mesures qui constitueraient de véritables incitations au déploiement de services d'intérêt public. En effet, à l'échelon national, les incitations à relier les systèmes nationaux aux systèmes centraux (et donc à développer les conditions pour l'interopérabilité et les services transfrontaliers) sont faibles et les investisseurs privés ne permettraient pas de garantir, à eux seuls, le déploiement des services dans des cadres interopérables.
- (29) Les orientations relatives aux infrastructures numériques, telles qu'elles sont définies dans le règlement (UE) n° XXX/2012 du Parlement européen et du Conseil du ...³¹ [orientations INFSO], inventorient les procédures et les critères de financement, ainsi que les différentes catégories d'investissements.
- (30) Le futur programme-cadre pour la recherche et l'innovation, «Horizon 2020», se concentrera, entre autres, sur les défis sociétaux (les transports intelligents, verts et intégrés, les énergies sûres, propres et efficaces, les services de santé et les services administratifs liés aux technologies de l'information et des communications, et le développement durable) afin de répondre directement aux défis recensés dans la stratégie Europe 2020 en soutenant des activités couvrant le spectre entier depuis la recherche jusqu'à la mise sur le marché. Horizon 2020 soutiendra toutes les étapes de la chaîne d'innovation, notamment les activités plus proches du marché, y compris les instruments financiers novateurs. Afin d'amplifier l'impact du financement de l'Union et de garantir la cohérence, le mécanisme pour l'interconnexion en Europe développera des synergies étroites avec Horizon 2020.
- (31) L'Union européenne et un grand nombre d'États membres sont déjà parties à la Convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées, et les États membres restants sont en voie de la ratifier. Lors de la mise en œuvre des projets concernés, il importe de prendre en considération l'accessibilité des personnes handicapées, visée à l'article 9 de la Convention, dans les spécifications des projets.
- (32) Les instruments financiers à mettre en œuvre au titre du présent règlement devraient concorder avec les règles établies au titre VIII du règlement (UE) n° XXX/2012 [nouveau règlement

³¹ JO L du [x.x.xxxx], p. [x].

financier] et dans l'acte délégué, et être conformes aux règles sur les meilleures pratiques applicables aux instruments financiers³².

- (33) Les mesures budgétaires dans de nombreux États membres inciteront, si ce n'est déjà le cas, les pouvoirs publics à réexaminer leurs programmes d'investissement dans les infrastructures. Dans ce contexte, les PPP ont été considérés comme un moyen efficace de mener à terme des projets d'infrastructure garantissant la réalisation d'objectifs tels que la lutte contre le changement climatique, la promotion des sources alternatives d'énergie ainsi que l'efficacité énergétique et l'utilisation rationnelle des ressources, la promotion d'un transport durable et le déploiement de réseaux à haut débit. La Commission, dans sa communication sur le développement des PPP du 19 novembre 2009³³, s'est engagée à améliorer l'accès aux sources de financement pour les PPP en élargissant la portée des instruments financiers actuellement en place.
- (34) Bien que la majeure partie des investissements réalisés au titre de la stratégie Europe 2020 puisse être apportée par les marchés et au moyen de mesures réglementaires, des interventions du secteur public et un concours de l'Union au moyen de subventions et d'instruments financiers novateurs seront nécessaires pour relever le défi du financement. Les instruments financiers devraient être utilisés pour répondre à des besoins particuliers de marché, conformément aux objectifs du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, et ne devraient pas supplanter les financements privés. Avant de décider de recourir à des instruments financiers, la Commission devrait effectuer des évaluations ex ante de ces instruments.
- (35) Le réexamen du budget de l'UE³⁴ a révélé que, pour les projets présentant un potentiel commercial à long terme, il conviendrait d'avoir recours aux fonds de l'Union dans le cadre de partenariats avec les secteurs privé et bancaire, notamment la Banque européenne d'investissement (BEI) et les établissements financiers publics des États membres, mais aussi avec d'autres institutions financières internationales et le secteur financier privé.
- (36) Dans sa stratégie Europe 2020, la Commission s'est engagée à mobiliser les instruments financiers de l'Union dans le cadre d'une stratégie de financement solide mutualisant les financements publics et privés nationaux et de l'Union pour les infrastructures. Cette proposition repose sur l'idée que, dans de nombreux cas, les instruments financiers sont susceptibles de répondre plus efficacement aux situations d'investissement non optimales et aux imperfections du marché que les subventions.
- (37) Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe devrait proposer des instruments financiers pour promouvoir la contribution substantielle des investisseurs privés et des institutions financières aux investissements dans les infrastructures. Pour rendre les instruments financiers suffisamment attrayants pour le secteur privé, il faudrait les concevoir et les mettre en œuvre en tenant dûment compte de la simplification et de la réduction des charges administratives, tout en

³² COM(2011) XXX, Un cadre pour la nouvelle génération d'instruments financiers.

³³ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, «Mobilisation des investissements privés et publics en vue d'une relance de l'économie et d'une transformation structurelle à long terme: développement des partenariats public-privé», COM(2009) 615 final.

³⁴ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen, au Comité des régions et aux Parlements nationaux - «Le réexamen du budget de l'UE», COM(2011) 700 final du 19.10.2010.

gardant à l'esprit la marge de manœuvre nécessaire pour pouvoir répondre avec souplesse aux besoins de financement recensés. Ces instruments devraient être conçus sur la base de l'expérience acquise lors de la mise en œuvre des instruments financiers du cadre financier pluriannuel 2007-2013, tels que l'instrument de garantie de prêts pour les projets RTE-T (GPTT), le mécanisme de financement avec partage des risques (MFPR) et le Fonds européen 2020 pour l'énergie, le changement climatique et les infrastructures («fonds Marguerite»).

- (38) Alors que la plupart des instruments financiers devraient être communs à tous les secteurs, certains d'entre eux peuvent être spécifiques à un secteur donné. Selon les estimations des services de la Commission, le concours financier en faveur des réseaux à haut débit reposerait essentiellement sur les instruments financiers mais le volume des ressources budgétaires de l'Union requises pour les instruments financiers ne devrait pas dépasser 2 milliards d'EUR pour le secteur des transports et 1 milliard d'EUR pour celui de l'énergie.
- (39) Afin de veiller à la diversification sectorielle des bénéficiaires d'instruments financiers et d'encourager la diversification géographique progressive dans tous les États membres, la Commission, en partenariat avec la BEI et au moyen d'initiatives conjointes telles que le Centre européen d'expertise en PPP (EPEC) et Jaspers, devrait aider les États membres à constituer une réserve appropriée de projets pour lesquels on pourrait envisager un financement.
- (40) En ce qui concerne les conditions applicables aux instruments financiers, il pourrait être nécessaire de prévoir des exigences supplémentaires dans les programmes de travail, par exemple pour garantir le caractère concurrentiel des marchés au vu de l'évolution des politiques de l'Union, des progrès technologiques et d'autres facteurs pouvant s'avérer pertinents.
- (41) Le principal objectif de la programmation pluriannuelle pour l'octroi d'une aide au titre du MIE devrait être le soutien des priorités de l'Union par la mise à disposition des ressources financières nécessaires et la cohérence et la continuité de l'action conjointe de l'Union et des États membres. Pour les propositions soumises à la suite de la mise en œuvre du premier programme de travail pluriannuel dans le secteur des transports, l'éligibilité des coûts devrait commencer à partir du 1^{er} janvier 2014 pour garantir la continuité des projets déjà couverts par le règlement (CE) n° 680/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie³⁵.
- (42) Étant donné l'importance du budget nécessaire pour la mise en œuvre de certains projets d'infrastructure, il devrait être possible de fractionner en tranches annuelles les engagements budgétaires relatifs à l'aide financière octroyée à certaines actions.
- (43) Des évaluations à mi-parcours et ex post devraient être réalisées par la Commission afin d'apprécier l'efficacité et l'efficience du financement et son incidence sur les objectifs globaux du MIE et les priorités de la stratégie Europe 2020.
- (44) Sur la base des orientations spécifiques à chaque secteur définies dans des règlements distincts, une liste de domaines prioritaires auxquels devrait s'appliquer le présent règlement a été dressée

³⁵ JO L 162 du 22.6.2007, p. 1.

et figure à l'annexe. Afin de tenir compte d'éventuels changements touchant les priorités politiques et les capacités technologiques, ainsi que les flux de trafic, 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 en ce qui concerne l'adoption des modifications de l'annexe. Il est particulièrement important que la Commission procède aux consultations appropriées pendant ses travaux préparatoires, y compris auprès des experts. Il convient que la Commission, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, veille à ce que tous les documents utiles soient transmis en temps voulu, de façon appropriée et simultanée, au Parlement européen et au Conseil.

- (45) Il y a lieu de conférer à la Commission des compétences d'exécution afin de garantir l'application de conditions uniformes lors de la mise en œuvre du présent règlement en ce qui concerne les programmes de travail pluriannuels et annuels. Il convient que ces compétences soient exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission³⁶.
- (46) Il convient dès lors d'abroger le règlement (CE) n° 2236/95 du Conseil du 18 septembre 1995 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens³⁷, et le règlement (CE) n° 680/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie.
- (47) Les intérêts financiers de l'Union européenne devraient être protégés par l'application de mesures proportionnées tout au long du cycle de la dépense, y compris la prévention et la détection des irrégularités, ainsi que les enquêtes correspondantes, la récupération des fonds perdus, indûment versés ou mal employés et, le cas échéant, les sanctions.
- (48) Certains projets d'infrastructure présentant un intérêt pour l'Union pourraient nécessiter d'établir une liaison avec des pays voisins, des pays en phase de préadhésion ou d'autres pays tiers, et les traverser. Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe devrait prévoir des moyens simplifiés pour relier les infrastructures concernées et les financer, afin de garantir la cohérence entre les instruments internes et externes du budget de l'UE.
- (49) Étant donné que les objectifs de l'action envisagée, et notamment le développement et le financement coordonnés des réseaux transeuropéens, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison de la nécessité de coordonner ces objectifs, être mieux réalisés au niveau de l'Union, l'Union peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

³⁶ JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

³⁷ JO L 228 du 23.9.1995, p. 1.

TITRE I

DISPOSITIONS COMMUNES

CHAPITRE I

LE MÉCANISME POUR L'INTERCONNEXION EN EUROPE

Article premier

Objet

Le présent règlement établit le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et fixe les conditions, méthodes et procédures pour l'octroi d'un concours financier de l'Union aux réseaux transeuropéens afin de soutenir des projets réalisés dans le domaine des infrastructures du transport, des télécommunications et de l'énergie.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- (1) «projet d'intérêt commun»: un projet défini dans le règlement (UE) n° XXXX/2012 du Parlement européen et du Conseil du ... [à compléter après adoption: date d'adoption et intitulé complet] [orientations du RTE-T]³⁸, le règlement (UE) n° XXXX/2012 du Parlement européen et du Conseil du ... [à compléter après adoption: date d'adoption et intitulé complet] [orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes]³⁹, ou le règlement (UE) n° XXXX/2012 du Parlement européen et du Conseil du ... [à compléter après adoption: date d'adoption et intitulé complet] [orientations INFSO]⁴⁰;
- (2) «tronçon transfrontalier»: le tronçon assurant la continuité d'un projet d'intérêt commun entre au moins deux États membres ou entre un État membre et un pays voisin;
- (3) «travaux»: selon le cas, 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;
- (4) «études»: les activités nécessaires à la préparation de la mise en œuvre d'un projet, telles que les études préparatoires, 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

³⁸ JO L du [x.x.xxxx], p. [x].

³⁹ JO L du [x.x.xxxx], p. [x].

⁴⁰ JO L du [x.x.xxxx], p. [x].

à son financement, telles que les actions de reconnaissance sur les sites concernés et la préparation du montage financier;

- (5) «actions de soutien du programme»: les mesures d'accompagnement nécessaires à la mise en œuvre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe et les orientations spécifiques à chaque secteur, telles que les services (notamment l'assistance technique), ainsi que les activités de préparation, de faisabilité, de coordination, de suivi, de contrôle, d'audit et d'évaluation qui sont directement nécessaires à la gestion du mécanisme pour l'interconnexion en Europe et à la réalisation de ses objectifs, et notamment les études, les réunions, les actions d'information, la cartographie des infrastructures, les actions de jumelage, de diffusion, de sensibilisation et de communication, les dépenses afférentes aux réseaux informatiques spécialement destinés à l'échange d'informations ainsi que toutes les autres dépenses d'assistance technique et administrative qui peuvent être requises pour assurer la gestion du mécanisme ou la mise en œuvre des orientations spécifiques à chaque secteur;
- (6) «action»: toute activité nécessaire à la mise en œuvre d'un projet d'intérêt commun et indépendante financièrement, techniquement ou dans le temps;
- (7) «coûts éligibles»: les coûts éligibles tels que définis dans le règlement (UE) n° XXXX/2012 de la Commission [nouveau règlement financier];
- (8) «bénéficiaire»: un État membre, une organisation internationale, une entreprise ou un organisme des secteurs public ou privé ayant été sélectionné(e) en vue d'un soutien financier au titre du présent règlement et conformément aux modalités spécifiées dans chaque programme de travail;
- (9) «organe d'exécution»: une entreprise ou un organisme des secteurs public ou privé qui est désigné(e) par un bénéficiaire, lorsque ce dernier est un État membre ou une organisation internationale, pour mettre en œuvre l'action. Cette désignation est décidée par le bénéficiaire sous sa propre responsabilité et, dans les cas où elle requiert l'attribution d'un marché, dans le respect des règles en vigueur en matière de marchés publics;
- (10) «réseau central»: les infrastructures de transport recensées conformément au chapitre III du règlement (UE) n° XXXX/2012 [orientations du RTE-T];
- (11) «corridors du réseau central»: un instrument facilitant la mise en œuvre coordonnée du réseau central tel que prévu au chapitre IV du règlement (UE) n° XXXX/2012 [orientations du RTE-T] et figurant à l'annexe I du présent règlement;
- (12) «goulet d'étranglement»: un obstacle physique entraînant une défaillance du système qui affecte la continuité des flux longue distance. De tels obstacles peuvent être surmontés par des nouvelles infrastructures (ponts ou tunnels), qui permettent de résoudre des problèmes comme, par exemple, la déclivité, le rayon de virage, le gabarit. La nécessité de moderniser certaines infrastructures existantes n'est pas considérée comme un goulet d'étranglement;
- (13) «priorité»: en matière d'infrastructures énergétiques, l'une des priorités de 1 à 8 et de 10 à 12 figurant à l'annexe I du règlement (UE) n° XXXX/2012 [orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes];

- (14) «infrastructures énergétiques»: les infrastructures définies à l'article 2 du règlement (UE) n° XXX/2012 [orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes];
- (15) «réseaux à haut débit»: les réseaux d'accès filaires et sans fil (y compris par satellite), les infrastructures auxiliaires et les réseaux centraux capables de fournir une connectivité à très grande vitesse, tels que définis à l'article 3 du règlement (UE) n° XXX/2012 [orientations INFSO];
- (16) «infrastructures de services numériques»: les services en réseau fournis par des moyens électroniques, généralement via l'internet, qui permettent de disposer de services interopérables transeuropéens d'intérêt général et qui créent des conditions favorables pour les particuliers, les entreprises ou les pouvoirs publics, tels que définis à l'article 3 du règlement (UE) n° XXX/2012 [orientations INFSO];
- (17) «plateformes de services centrales»: les services figurant à l'annexe du règlement (UE) n° XXXX/2012 [orientations INFSO];
- (18) «services génériques»: les services figurant à l'annexe du règlement (UE) n° XXXX/2012 [orientations INFSO];
- (19) «exploitation et maintenance des services»: veiller à la continuité du fonctionnement de certaines infrastructures de services numériques, comme précisé à l'annexe du règlement (UE) n° XXXX/2012 [orientations INFSO];
- (20) «autorités réglementaires nationales»: les instances définies à l'article 3 de la directive 2002/21/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 mars 2002 relative à un cadre réglementaire commun pour les réseaux et services de communications électroniques (directive «cadre»)⁴¹.

Article 3 *Objectifs généraux*

Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe permet de préparer et de mettre en œuvre des projets d'intérêt commun dans le cadre de la politique en matière de réseaux transeuropéens dans les secteurs de l'énergie, des transports et des télécommunications. Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe soutient notamment la mise en œuvre de projets visant à développer et à construire de nouvelles infrastructures ou à moderniser des infrastructures existantes dans les domaines des transports, de l'énergie et des télécommunications. À cette fin, le mécanisme pour l'interconnexion en Europe poursuit les objectifs suivants:

- (a) contribuer à une croissance intelligente, durable et inclusive en développant des réseaux transeuropéens modernes et hautement performants, procurant ainsi à l'ensemble de l'Union européenne des avantages en termes de compétitivité et de cohésion économique, sociale et territoriale au sein du marché unique et créant un environnement plus favorable aux investissements privés et publics par la combinaison d'instruments financiers et d'une aide directe de l'Union, et en exploitant les synergies entre les secteurs. La réalisation de cet

⁴¹ JO L 108 du 24.4.2002, p. 33.

objectif sera appréciée en mesurant le volume des investissements publics et privés dans des projets d'intérêt commun, et notamment le volume des investissements publics et privés dans des projets d'intérêt commun menés à bien au moyen des instruments financiers prévus par le présent règlement.

- (b) permettre à l'Union européenne d'atteindre ses objectifs consistant, d'ici à 2020, à réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre⁴², à accroître de 20 % l'efficacité énergétique et à parvenir à 20 % d'énergies renouvelables dans sa consommation d'énergie finale, tout en assurant une plus grande solidarité entre les États membres.

Article 4 *Objectifs sectoriels particuliers*

1. Outre les objectifs généraux énoncés à l'article 3, le mécanisme pour l'interconnexion en Europe contribue à la réalisation des objectifs sectoriels suivants.
 - (a) Dans le domaine des transports, le mécanisme pour l'interconnexion en Europe soutient des projets d'intérêt commun poursuivant les objectifs énoncés ci-après, qui sont précisés à l'article 4 du règlement (UE) n° XXXX/2012 [orientations du RTE-T]:
 - (i) supprimer les goulets d'étranglement et établir les liaisons manquantes. La réalisation de cet objectif sera appréciée en fonction du nombre de connexions transfrontalières créées ou améliorées et du nombre de goulets d'étranglement éliminés sur des axes de transport ayant bénéficié du mécanisme pour l'interconnexion en Europe;
 - (ii) garantir des transports durables et efficaces à long terme. La réalisation de cet objectif sera appréciée en fonction de la longueur du réseau ferroviaire conventionnel dans l'UE-27 et de la longueur du réseau ferroviaire à grande vitesse dans l'UE-27;
 - (iii) optimiser l'intégration et l'interconnexion des modes de transport et renforcer l'interopérabilité des services de transport. La réalisation de cet objectif sera appréciée en fonction du nombre de ports et d'aéroports connectés au réseau ferroviaire.
 - (b) Dans le domaine de l'énergie, le mécanisme pour l'interconnexion en Europe soutient des projets d'intérêt commun poursuivant les objectifs énoncés ci-après, qui sont précisés dans le règlement (UE) n° XXXX/2012 [orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes]:
 - (i) promouvoir une intégration plus poussée du marché intérieur de l'énergie et l'interopérabilité des réseaux d'électricité et de gaz à travers les frontières, en veillant notamment à ce qu'aucun État membre ne soit isolé du réseau européen. La réalisation de cet objectif sera appréciée en fonction du nombre de projets

⁴² Si les conditions le permettent, réduire jusqu'à 30 %.

permettant réellement d'interconnecter les réseaux des États membres et d'éliminer les goulets d'étranglement internes;

- (ii) renforcer la sécurité d'approvisionnement de l'Union. La réalisation de cet objectif sera appréciée en fonction des progrès accomplis en matière de résilience du système et de sûreté du fonctionnement du système, ainsi que du nombre de projets permettant de diversifier les sources d'approvisionnement, les partenaires fournisseurs et les voies d'approvisionnement.
 - (iii) contribuer au développement durable et à la protection de l'environnement, en facilitant notamment l'intégration des sources d'énergie renouvelables au réseau de distribution et en développant les réseaux de transport du dioxyde de carbone. La réalisation de cet objectif sera appréciée en fonction du volume d'énergies renouvelables transporté vers des centres de consommation et sites de stockage majeurs, et du volume total d'émissions de CO₂ évitées grâce à la mise en place de projets ayant bénéficié du mécanisme pour l'interconnexion en Europe.
- (c) Dans le domaine des réseaux de télécommunications, le mécanisme pour l'interconnexion en Europe prévoit des actions destinées à soutenir des projets d'intérêt commun poursuivant les objectifs énoncés ci-après, qui sont précisés dans le règlement (UE) n° XXXX/2012 [orientations INFSO]:
- (i) accélérer le déploiement des réseaux à haut débit rapide et ultrarapide et leur adoption, notamment par les petites et les moyennes entreprises (PME). La réalisation de cet objectif sera appréciée en fonction du niveau de couverture des réseaux à haut débit et des réseaux ultrarapides et du nombre de ménages abonnés à des connexions supérieures à 100 Mbps;
 - (ii) favoriser l'interconnexion et l'interopérabilité des services publics nationaux en ligne ainsi que l'accès à ces réseaux. La réalisation de cet objectif sera appréciée en fonction du pourcentage de particuliers et d'entreprises utilisant des services publics en ligne et du degré de disponibilité de tels services à travers les frontières.

Article 5

Budget

1. La dotation financière pour la mise en œuvre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe s'élève à 50 000 000 000 EUR⁴³ pour la période 2014-2020. Ce montant est réparti entre les secteurs visés à l'article 3 comme suit:
 - (a) transports: 31 694 000 000 EUR, dont 10 000 000 000 EUR sont transférés à partir du Fonds de cohésion pour être dépensés conformément au présent règlement dans les États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion;
 - (b) énergie: 9 121 000 000 EUR;

⁴³ Tous les chiffres sont exprimés en prix constants pour l'année 2011. Les montants correspondants, exprimés en prix courants, figurent dans la fiche financière législative.

(c) télécommunications: 9 185 000 000 EUR.

2. La dotation financière du mécanisme pour l'interconnexion en Europe peut couvrir les dépenses en rapport avec les activités de préparation, de suivi, de contrôle, d'audit et d'évaluation qui sont nécessaires à la gestion du programme et à la réalisation de ses objectifs, et notamment les études, les réunions d'experts, dans la mesure où elles concernent les objectifs généraux du présent règlement, les dépenses afférentes aux réseaux informatiques spécialement destinés à l'échange et au traitement d'informations, ainsi que toutes les autres dépenses d'assistance technique et administrative encourues par la Commission pour assurer la gestion du programme.

La dotation financière peut également couvrir les dépenses d'assistance technique et administrative nécessaires pour assurer la transition entre le programme et les mesures adoptées en vertu du règlement (CE) n° 680/2007⁴⁴. Si nécessaire, des crédits peuvent être inscrits au budget après 2020 pour couvrir des dépenses similaires, afin de permettre la gestion des actions non encore achevées au 31 décembre 2020.

3. À la suite de l'évaluation à mi-parcours réalisée conformément à l'article 26, paragraphe 1, la Commission peut procéder à des transferts de crédits entre les secteurs à partir de la dotation définie au paragraphe 1, à l'exception du montant de 10 000 000 000 EUR transféré à partir du Fonds de cohésion pour financer des projets réalisés dans le secteur des transports dans les États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion.

CHAPITRE II

FORMES DE FINANCEMENT ET DISPOSITIONS FINANCIÈRES

Article 6 *Formes de l'aide financière*

1. Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe est mis en œuvre au moyen de l'une ou plusieurs des formes d'aide financière prévues par le règlement (UE) n° XXX/2012 [nouveau règlement financier], et notamment de subventions, de passations de marchés et d'instruments financiers.
2. La Commission peut confier une partie de la mise en œuvre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe aux organismes visés à l'article 55, paragraphe 1, point c), du règlement (UE) n° XXXX/2012 [nouveau règlement financier].

⁴⁴ Règlement (CE) n° 680/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie (JO L 162 du 22.6.2007, p. 1).

Article 7
Admissibilité et conditions de l'assistance financière

1. Seules les actions qui contribuent à des projets d'intérêt commun conformément au règlement (UE) n° XXX/2012 [orientations du RTE-T], au règlement (UE) n° XXX/2012 [orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes] et au règlement (UE) n° XXX/2012 [orientations INFOS], ainsi que les actions de soutien du programme peuvent bénéficier d'un soutien financier de l'Union sous forme de subventions, d'instruments financiers et de passations de marchés.
2. Dans le domaine des transports, seules les actions qui contribuent à des projets d'intérêt commun conformément au règlement (UE) n° XXX/2012 [orientations du RTE-T] et les actions de soutien du programme peuvent bénéficier d'un soutien financier de l'Union sous forme de passations de marchés et d'instruments financiers au titre du présent règlement. Seules les actions suivantes peuvent bénéficier d'une aide financière de l'Union sous forme de subventions au titre du présent règlement:
 - (a) les actions mettant en œuvre le réseau central conformément au chapitre III du règlement (UE) n° XXXX/2012 [orientations du RTE-T], y compris le déploiement de nouvelles technologies et l'innovation conformément à l'article 39 du règlement (UE) n° XXXX/2012 [orientations du RTE-T];
 - (b) les études réalisées pour des projets d'intérêt commun, telles que définies à l'article 8, paragraphe 1, points b) et c), du règlement (UE) n° XXXX/2012 [orientations du RTE-T];
 - (c) les actions en soutien aux projets d'intérêt commun, telles que définies à l'article 8, paragraphe 1, points a) et d), du règlement (UE) n° XXXX/2012 [orientations du RTE-T];
 - (d) les actions en soutien aux systèmes de gestion du trafic conformément à l'article 37 du règlement (UE) n° XXX/2012 [orientations du RTE-T];
 - (e) les actions en soutien aux services de fret conformément à l'article 38 du règlement (UE) n° XXX/2012 [orientations du RTE-T];
 - (f) les actions visant à réduire les nuisances sonores causées par le fret ferroviaire en transformant le matériel roulant existant;
 - (g) les actions de soutien du programme.

Les actions dans le domaine des transports relatives à un tronçon transfrontalier ou à une partie d'un tel tronçon peuvent bénéficier d'un concours financier de l'Union s'il existe, entre les États membres concernés ou entre les États membres et les pays tiers concernés, un accord écrit portant sur l'achèvement du tronçon transfrontalier concerné. À titre exceptionnel, lorsqu'un projet est nécessaire pour établir une liaison avec le réseau d'un État membre voisin ou d'un pays tiers sans qu'il faille pour autant traverser la frontière, l'accord écrit visé ci-dessus n'est pas exigé.

Le financement par subventions de projets dont les sources de revenus sont pour l'essentiel basées sur les utilisateurs est prioritairement disponible en vue de la préparation de projet, notamment de l'évaluation des PPP.

3. Dans le domaine de l'énergie, les conditions particulières d'admissibilité des actions mettant en œuvre des projets d'intérêt commun à un concours financier de l'Union sous forme d'instruments financiers et de subventions au titre du présent règlement figurent à l'article 15 du règlement (UE) n° XXXX/2012 [orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes].
4. Dans le domaine des télécommunications, toutes les actions mettant en œuvre les projets d'intérêt commun et les actions de soutien du programme énoncées à l'annexe du règlement (UE) n° XXXX/2012 [orientations INFSO] peuvent bénéficier d'un concours financier de l'Union sous forme de subventions, de passations de marchés et d'instruments financiers au titre du présent règlement.

CHAPITRE III SUBVENTIONS

Article 8

Formes de subventions et coûts éligibles

1. Les subventions relevant du présent règlement peuvent prendre l'une des formes prévues à l'article XXX du règlement (UE) n° XXX/2012 [nouveau règlement financier].

Les programmes de travail établissent les formes de subventions qui peuvent être utilisées pour financer les actions concernées.
2. Les dépenses peuvent être éligibles à compter de la date de soumission de la demande de concours financier. [Les dépenses afférentes aux actions résultant de projets figurant dans le premier programme pluriannuel peuvent être éligibles à partir du 1^{er} janvier 2014].
3. Seules les dépenses encourues dans les États membres peuvent être éligibles, sauf dans les cas où le projet d'intérêt commun concerne le territoire de pays tiers et où l'action est indispensable pour réaliser les objectifs du projet en question.
4. Le coût des équipements et des infrastructures qui est considéré comme une dépense en capital par le bénéficiaire peut être éligible jusqu'à son intégralité.
5. Les dépenses afférentes aux études environnementales sur la protection de l'environnement et sur la conformité avec l'acquis de l'Union peuvent être éligibles.
6. Les dépenses afférentes à l'achat de terrains sont un coût non éligible.
7. La TVA est un coût non éligible.

8. Les règles relatives à l'éligibilité des dépenses encourues par les bénéficiaires s'appliquent mutatis mutandis aux dépenses encourues par les organes d'exécution.

Article 9 *Conditions de participation*

1. Les propositions peuvent être soumises par un(e) ou plusieurs États membres, organisations internationales, entreprises communes, ou entreprises ou organismes publics ou privés établi(e)s dans un État membre.
2. À cette fin, les propositions peuvent être soumises par des entités qui sont dépourvues de la personnalité juridique au regard du droit national, pour autant que leurs représentants aient la capacité de prendre des engagements juridiques pour le compte de l'entité et offrent une garantie de protection des intérêts financiers de l'Union équivalente à celle offerte par des personnes morales.
3. Les propositions soumises par des personnes physiques ne sont pas admissibles.
4. Lorsque cela est nécessaire pour la réalisation des objectifs d'un projet d'intérêt commun donné, les pays tiers et les entités établies dans des pays tiers peuvent participer à des actions contribuant aux projets d'intérêt commun.

Ils ne peuvent pas bénéficier d'un financement au titre du présent règlement, sauf lorsque cela est indispensable pour réaliser les objectifs d'un projet d'intérêt commun donné.

Lorsque cela est nécessaire pour une mise en œuvre plus efficace des actions pertinentes contribuant aux projets d'intérêt commun dans les pays tiers conformément au règlement (UE) n° XXX/2012 [orientations du RTE-T], au règlement (UE) n° XXX/2012 [orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes] et au règlement (UE) n° XXX/2012 [orientations INFSO], le financement accordé en vertu du présent règlement peut être regroupé avec un financement couvert par d'autres règlements pertinents de l'Union. Dans ce cas, la Commission peut arrêter, par la voie d'un acte d'exécution, un ensemble unique de règles d'application pour la mise en œuvre.

5. L'accord des États membres concernés par l'action accompagne toutes les demandes de subvention sauf dans le secteur des télécommunications et dans celui des transports pour ce qui est de la gestion du trafic aérien.
6. Les programmes de travail pluriannuels et annuels peuvent prévoir des règles supplémentaires concernant la soumission des propositions.

Article 10 *Taux de financement*

1. Sauf dans les cas visés à l'article XXX du règlement (UE) n° XXXX/2012 [nouveau règlement financier], les propositions sont sélectionnées au terme d'un appel à propositions s'appuyant sur les programmes de travail visés à l'article 17.
2. Dans le domaine des transports:

- (a) en ce qui concerne les subventions pour des études, le montant du concours financier de l'Union ne dépasse pas 50 % des coûts éligibles;
 - (b) en ce qui concerne les subventions pour des travaux:
 - (i) rail et voies navigables: le montant du concours financier de l'Union ne dépasse pas 20% du coût éligible; le taux de financement peut être porté à 30 % pour des actions relatives aux goulets d'étranglement; le taux de financement peut être porté à 40 % pour des actions relatives aux tronçons transfrontaliers;
 - (ii) desserte des ports et des aéroports par les transports terrestres, actions visant à réduire les nuisances sonores causées par le fret ferroviaire en transformant le matériel roulant existant, et développement des ports et des plateformes multimodales: le montant du concours financier de l'Union ne dépasse pas 20 % du coût éligible.
 - (c) en ce qui concerne les subventions pour des systèmes et services de gestion du trafic:
 - (i) système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS): le montant du concours financier de l'Union ne dépasse pas 50% du coût éligible;
 - (ii) systèmes de gestion du trafic, services de fret, aires de stationnement sécurisées le long des routes du réseau central, et actions en soutien au développement des autoroutes de la mer: le montant du concours financier de l'Union ne dépasse pas 20 % du coût éligible.
3. Dans le domaine de l'énergie:
- (a) le montant du concours financier de l'Union ne dépasse pas 50 % du coût éligible des études et/ou des travaux;
 - (b) les taux de cofinancement peuvent être portés à un maximum de 80 % pour des actions qui s'appuient sur les éléments de preuve visés à l'article 15, paragraphe 2, point a), du règlement (UE) n° XXXX/2012 [orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes], garantissent un degré élevé de sécurité d'approvisionnement à l'échelle régionale ou de l'UE, renforcent la solidarité de l'Union ou proposent des solutions hautement innovantes.
4. Dans le domaine des télécommunications:
- (a) actions dans le domaine des réseaux à haut débit: le montant du concours financier de l'Union ne dépasse pas 50% du coût éligible;
 - (b) actions dans le domaine des services génériques: le montant du concours financier de l'Union ne dépasse pas 75 % des coûts éligibles;
 - (c) les plateformes de services centrales sont généralement financées dans le cadre de marchés. Dans des cas exceptionnels, elles peuvent être financées par une subvention couvrant jusqu'à 100 % des coûts éligibles, sans préjudice du principe de cofinancement;

- (d) actions de soutien du programme, y compris la cartographie des infrastructures, les actions de jumelage et l'assistance technique: le montant du concours financier de l'Union ne dépasse pas 75% des coûts éligibles;
- 5. les taux de cofinancement susmentionnés peuvent être relevés d'un maximum de 10 points de pourcentage pour des actions qui possèdent des synergies intersectorielles, atteignent les objectifs en matière d'atténuation du changement climatique, renforcent la résilience face au changement climatique ou réduisent les émissions de gaz à effet de serre. Cette augmentation ne s'applique pas aux taux de cofinancement visés à l'article 11.
- 6. Le montant de l'aide financière à octroyer aux actions sélectionnées sera modulé sur la base de l'analyse coûts-bénéfices de chaque projet, de la disponibilité des ressources budgétaires et de la nécessité d'optimiser l'effet de levier du financement de l'UE.

Article 11

Appels spécifiques pour les fonds transférés à partir du Fonds de cohésion dans le domaine des transports

1. En ce qui concerne le montant de 10 000 000 000 EUR transféré à partir du Fonds de cohésion [article XX du règlement n° XXX] et à dépenser dans les États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion, des appels spécifiques sont lancés pour les projets mettant en œuvre le réseau central exclusivement dans les États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion.
2. Les règles applicables au secteur des transports en vertu du présent règlement s'appliquent aux appels spécifiques susmentionnés. Lors de la mise en œuvre de ces appels, la priorité maximale est donnée aux projets qui respectent les dotations nationales dans le cadre du Fonds de cohésion.
3. Par dérogation à l'article 10, et en ce qui concerne le montant de 10 000 000 000 EUR transféré à partir du Fonds de cohésion [article XX du règlement n° XXX] et à dépenser dans les États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion, les taux de financement maximaux sont ceux applicables au Fonds de cohésion visés à l'article 22 et à l'article 110, paragraphe 3, du règlement (UE) n° XXX/2012 portant dispositions communes relatives au Fonds européen de développement régional, au Fonds social européen, au Fonds de cohésion, au Fonds européen agricole pour le développement rural et au Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche relevant du Cadre stratégique commun, portant dispositions générales applicables au Fonds européen de développement régional, au Fonds social européen et au Fonds de cohésion, et abrogeant le règlement (CE) n° 1083/2006⁴⁵, pour les actions suivantes:
 - (a) en ce qui concerne les subventions pour des études;
 - (b) en ce qui concerne les subventions pour des travaux:
 - (i) rail et voies navigables;

⁴⁵ COM(2011) 615 final.

- (ii) actions en soutien aux tronçons routiers transfrontaliers;
 - (iii) desserte des ports et des aéroports par les transports terrestres, développement des plateformes multimodales et des ports;
- (c) en ce qui concerne les subventions pour des systèmes et services de gestion du trafic:
 - (i) système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS);
 - (ii) systèmes de gestion du trafic.

Article 12

Annulation, réduction, suspension et cessation de la subvention

1. La Commission annule, sauf dans des cas dûment justifiés, le concours financier accordé pour des actions qui n'ont pas démarré dans l'année qui suit la date de commencement de l'action fixée dans les conditions régissant l'octroi du concours.
2. La Commission peut suspendre, réduire, récupérer ou mettre un terme au concours financier conformément aux conditions fixées dans le règlement (UE) n° XXX/2012 [nouveau règlement financier], à savoir:
 - (a) en cas d'irrégularité commise dans la mise en œuvre de l'action, au regard des dispositions du droit de l'Union;
 - (b) en cas de non-respect des conditions régissant l'octroi de la subvention, en particulier si une modification importante ayant une incidence sur la nature d'un projet ou d'une action a été apportée sans l'approbation de la Commission,
 - (c) à la suite d'une évaluation de l'avancement du projet, notamment en cas de retards importants dans la mise en œuvre de l'action.
3. La Commission peut demander le remboursement du concours financier accordé si, dans les deux ans qui suivent la date d'achèvement de l'action fixée dans les conditions régissant l'octroi du concours, la mise en œuvre de l'action bénéficiant de ce concours n'a pas été achevée.
4. Avant que la Commission ne prenne l'une des décisions prévues aux paragraphes 1, 2 et 3, elle procède à un examen du dossier et en informe les bénéficiaires concernés afin qu'ils puissent présenter leurs observations dans un délai déterminé.

CHAPITRE IV

PASSATION DE MARCHES

Article 13

Passation de marchés

1. Les procédures de passation de marchés publics lancées par la Commission ou par l'un des organismes visés à l'article 6, paragraphe 2, en son nom propre ou conjointement avec des États membres:
 - (a) peuvent prévoir des conditions particulières telles que le lieu d'exécution des activités faisant l'objet du marché, dans des cas dûment justifiés par les objectifs des actions et pour autant que ces conditions respectent les principes régissant les marchés publics;
 - (b) peuvent autoriser l'attribution de plusieurs marchés dans le cadre d'une même procédure («approvisionnement auprès de plusieurs fournisseurs»).
2. Dans les cas dûment justifiés et lorsque la mise en œuvre des actions l'exige, le paragraphe 1 peut aussi s'appliquer aux procédures de passation de marchés réalisées par les bénéficiaires de subventions.

CHAPITRE V

INSTRUMENTS FINANCIERS

Article 14

Types d'instruments financiers

1. Les instruments financiers établis conformément au titre VIII du règlement (UE) n° XXXX/2012 [nouveau règlement financier 2012] peuvent être utilisés afin de faciliter l'accès au financement des entités mettant en œuvre des actions contribuant à des projets d'intérêt commun tels que définis dans le règlement (UE) n° XXXX/2012 [orientations du RTE-T], le règlement (UE) n° XXX/2012 [orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes] et le règlement (UE) n° XXX/2012 [orientations INFSO], et à la réalisation de leurs objectifs. Les instruments financiers sont fondés sur des évaluations ex ante des imperfections du marché ou des situations d'investissement non optimales et sur les besoins d'investissement.
2. Les instruments financiers établis en vertu du règlement (CE) n° 680/2007 peuvent, le cas échéant, être combinés aux instruments créés dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe.
3. Les instruments financiers suivants peuvent être utilisés:

- (a) des instruments de capitaux propres, tels que des fonds d'investissement privilégiant la fourniture de capitaux à risque pour des actions contribuant à des projets d'intérêt commun;
- (b) des prêts et/ou des garanties facilités par des instruments de partage des risques, y compris des mécanismes de rehaussement des emprunts obligataires destinés au financement de projets, émis par un organisme financier sur ses ressources propres avec une contribution de l'Union au provisionnement et/ou à la dotation de capital.
- (c) tout autre instrument financier.

Article 15

Conditions d'octroi d'une aide financière au moyen d'instruments financiers

1. Les actions bénéficiant d'un soutien au moyen d'instruments financiers sont sélectionnées selon le principe du «premier arrivé, premier servi» et favorisent la diversification sectorielle conformément aux articles 3 et 4, ainsi que la diversification géographique progressive dans tous les États membres.
2. L'Union, tout État membre et d'autres investisseurs peuvent apporter une contribution financière supplémentaire aux contributions reçues via les instruments financiers, à condition que la Commission approuve tout changement des critères d'admissibilité des actions et/ou de la stratégie d'investissement de l'instrument, qui peut se révéler nécessaire en raison de la contribution supplémentaire.
3. Les instruments financiers visent à préserver la valeur des actifs fournis par le budget de l'Union. Ils peuvent générer des rendements acceptables pour atteindre les objectifs d'autres partenaires ou investisseurs.
4. Les instruments financiers peuvent être conjugués à des subventions financées sur le budget de l'Union, y compris en vertu du présent règlement.
5. Les programmes de travail peuvent établir des conditions supplémentaires selon les besoins spécifiques des secteurs.
6. Conformément à l'article 18, paragraphe 2, du règlement (UE) n° XXXX/2012 [nouveau règlement financier], les recettes et les remboursements générés par un instrument financier sont affectés à cet instrument financier. En ce qui concerne les instruments financiers déjà mis en place dans le cadre financier pluriannuel pour la période 2007-2013, les recettes et les remboursements générés par des opérations ayant commencé au cours de cette période sont affectés à l'instrument financier concerné pour la période 2014-2020.

Article 16

Actions dans les pays tiers

Les actions réalisées dans des pays tiers peuvent bénéficier d'un soutien au titre des instruments financiers si celui-ci s'avère nécessaire pour la mise en œuvre d'un projet d'intérêt commun.

CHAPITRE VI

PROGRAMMATION, MISE EN ŒUVRE ET CONTRÔLE

Article 17

Programmes de travail pluriannuels et/ou annuels

1. La Commission adopte des programmes de travail pluriannuels et annuels pour chaque secteur. Elle peut également adopter des programmes de travail pluriannuels et annuels qui couvrent plusieurs secteurs. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 24, paragraphe 2.
2. Les programmes de travail pluriannuels sont examinés au moins à mi-parcours. Si nécessaire, la Commission révisé les programmes de travail pluriannuels par la voie d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 24, paragraphe 2.
3. Les programmes de travail pluriannuels dans le domaine des transports sont adoptés pour les projets d'intérêt commun figurant à la partie I de l'annexe du présent règlement.

Le montant de l'enveloppe financière est compris dans une fourchette de 80 à 85 % des ressources budgétaires visées à l'article 5, paragraphe 1, point a).
4. Les programmes de travail pluriannuels dans les domaines de l'énergie et des télécommunications définissent l'orientation stratégique en matière de projets d'intérêt commun et peuvent inclure des projets spécifiques d'intérêt commun.
5. Les programmes de travail annuels pour chaque secteur (transports, énergie et télécommunications) sont adoptés pour les projets d'intérêt commun non inclus dans les programmes de travail pluriannuels.
6. Statuant conformément à la procédure visée au paragraphe 1, la Commission, lorsqu'elle établit les programmes de travail pluriannuels et annuels pour chaque secteur, définit les critères de sélection et d'attribution conformément aux objectifs et priorités énoncés dans les règlements suivants:
 - (a) pour les transports: règlement (UE) n° XXXX/2012 [orientations du RTE-T];
 - (b) pour l'énergie: règlement (UE) n° XXXX/2012 [orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes];
 - (c) pour les télécommunications: règlement (UE) n° XXXX/2012 [orientations INFSO].
7. Les programmes de travail sont coordonnés afin de permettre l'exploitation des synergies entre les secteurs des transports, de l'énergie et des télécommunications, notamment dans des domaines tels que les réseaux d'énergie intelligents, la mobilité électrique, ou les systèmes de transport intelligents et durables. Des appels à propositions multisectoriels peuvent être arrêtés.

Article 18
Versements annuels

Les engagements budgétaires peuvent être fractionnés en versements annuels. Dans ce cas, la Commission engage, chaque année, les versements annuels en tenant compte de l'avancement des actions bénéficiant d'un concours financier, des besoins prévisionnels et des disponibilités budgétaires.

L'échéancier indicatif couvrant l'engagement des différents versements annuels est communiqué aux bénéficiaires de subventions et, s'il s'applique aux instruments financiers, aux institutions financières concernées.

Article 19
Report des crédits annuels

Les crédits non utilisés à la fin de l'exercice financier pour lequel ils ont été inscrits sont reportés automatiquement d'une année.

[Article 20
Actes délégués

Le pouvoir d'adopter des actes délégués est conféré à la Commission conformément à l'article 25 en ce qui concerne l'adjonction ou la modification des listes figurant à l'annexe.]

Article 21
Responsabilité des bénéficiaires et des États membres

Les bénéficiaires et les États membres mettent tout en œuvre pour exécuter, dans leur domaine de responsabilité et sans préjudice des obligations des bénéficiaires en vertu des conditions régissant l'octroi des subventions, les projets d'intérêt commun qui bénéficient d'un concours financier de l'Union accordé dans le cadre du présent règlement.

En ce qui concerne les projets relatifs aux secteurs des transports et de l'énergie, les États membres effectuent un suivi technique et un contrôle financier des actions en étroite coopération avec la Commission et certifient la réalité et la conformité des dépenses encourues au titre de projets ou de parties de projets. Les États membres peuvent demander la participation de la Commission lors de contrôles sur place.

Pour ce qui est notamment du domaine des télécommunications, les autorités réglementaires nationales mettent tout en œuvre pour assurer la sécurité juridique requise et les conditions d'investissement facilitant la mise en œuvre des projets qui bénéficient d'un concours financier de l'Union en vertu du présent règlement.

Les États membres tiennent en permanence la Commission informée de l'état d'avancement des projets d'intérêt commun et des investissements réalisés à cette fin, y compris le montant du soutien accordé à la réalisation des objectifs en matière de changement climatique; s'il y a lieu, ils le font au moyen de systèmes d'information technique et géographique interactifs, et notamment du système TENtec dans le cas des réseaux transeuropéens de transport.

Article 22
Respect des politiques et du droit de l'Union

Seules les actions respectant le droit de l'Union et conformes aux politiques concernées de l'Union sont financées au titre du présent règlement.

Article 23
Protection des intérêts financiers de l'Union

1. Lorsque des actions financées dans le cadre du présent règlement sont mises en œuvre, la Commission prend les mesures appropriées pour veiller à ce que les intérêts financiers de l'Union soient protégés grâce à l'application de mesures préventives contre la fraude, la corruption et toute autre activité illégale, à des contrôles efficaces et, lorsque des irrégularités sont constatées, à la récupération des montants indûment versés et, le cas échéant, à l'application de sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives.
2. La Commission ou ses représentants et la Cour des comptes exercent le pouvoir de contrôle, sur pièces et sur place, sur tous les bénéficiaires de subventions, les organes d'exécution, les contractants et sous-contractants qui ont bénéficié de fonds de l'Union.
3. L'Office européen de lutte antifraude (OLAF) est autorisé à procéder à des contrôles et vérifications sur place auprès des opérateurs économiques concernés, directement ou indirectement, par un tel financement, conformément aux procédures établies par le règlement (Euratom, CE) n° 2185/96 du Conseil du 11 novembre 1996 relatif aux contrôles et vérifications sur place effectués par la Commission pour la protection des intérêts financiers des Communautés européennes contre les fraudes et autres irrégularités⁴⁶, en vue d'établir l'existence d'une fraude, d'un acte de corruption ou de toute autre activité illégale affectant les intérêts financiers de l'Union européenne, liée à une convention de subvention, à une décision d'octroi ou à un contrat concernant un financement de l'Union.
4. Sans préjudice des paragraphes précédents, les accords de coopération avec des pays tiers et des organisations internationales, les conventions de subvention, les décisions d'octroi et les contrats résultant de la mise en œuvre du présent règlement prévoient expressément que la Commission, la Cour des comptes et l'OLAF sont autorisés à procéder à de tels audits et à de tels contrôles et vérifications sur place.

TITRE II

DISPOSITIONS GÉNÉRALES ET FINALES

Article 24
Comités

1. La Commission est assistée par un comité de coordination du mécanisme. Il s'agit d'un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

⁴⁶ JO L 292 du 15.11.1996, p. 2.

2. Dans les cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.
3. Afin de garantir la cohérence et de veiller à ce que les synergies soient recensées et exploitées entre les secteurs, le comité s'efforce d'avoir une vision horizontale de tous les programmes de travail visés à l'article 17.

Article 25 *Exercice de la délégation*

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués est conféré à la Commission sous réserve des conditions fixées par le présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 20 est accordé à la Commission pour une durée indéterminée à partir de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.
3. La délégation de pouvoirs visée à l'article 20 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou par le Conseil. La décision de révocation met un terme à la délégation du pouvoir spécifié dans cette décision. 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 y est précisée. Elle ne porte en rien atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.
5. Tout acte délégué adopté conformément à l'article 20 n'entre en vigueur que s'il n'a donné lieu à aucune objection du Parlement européen ou du Conseil pendant une période de deux mois suivant sa notification à ces deux institutions, ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous les deux informé la Commission de leur intention de ne pas formuler d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 26 *Évaluation*

1. Au plus tard à la mi-2018, la Commission élabore un rapport d'évaluation sur la réalisation des objectifs de toutes les mesures (du point de vue des résultats et des incidences) et sur l'efficacité de l'utilisation des ressources et sa valeur ajoutée européenne, en vue d'une décision concernant la reconduction, la modification ou la suspension des mesures. L'évaluation examine en outre les possibilités de simplification, la cohérence interne et externe, la pertinence de tous les objectifs, ainsi que la contribution des mesures aux priorités de l'Union en termes de croissance intelligente, durable et inclusive. Elle tient compte des résultats des évaluations relatives aux incidences à long terme des mesures précédentes.
2. La Commission effectue une évaluation ex post en étroite coopération avec les États membres et les bénéficiaires. L'évaluation ex post examine l'efficacité et l'efficience du mécanisme pour l'interconnexion en Europe et son incidence sur la cohésion économique, sociale et territoriale,

ainsi que sa contribution aux priorités de l'Union en termes de croissance intelligente, durable et inclusive, et l'ampleur et les résultats de l'aide utilisée pour réaliser les objectifs en matière de changement climatique. L'évaluation ex post contribue à la prise d'une décision concernant une éventuelle reconduction, modification ou suspension d'une mesure ultérieure.

3. Les évaluations tiennent compte des progrès réalisés au regard des indicateurs de performance visés aux articles 3 et 4.
4. La Commission communique les conclusions de cette évaluation au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions.
5. La Commission et les États membres, assistés des autres bénéficiaires éventuels, peuvent procéder à une évaluation des modalités de réalisation des projets ainsi que de l'incidence de leur mise en œuvre, afin d'apprécier si les objectifs fixés, y compris en matière de protection de l'environnement, ont été atteints.
6. La Commission peut demander à un État membre bénéficiaire concerné par un projet d'intérêt commun de présenter une évaluation spécifique des actions et des projets liés financés en vertu du présent règlement ou, le cas échéant, de lui fournir les informations et l'assistance nécessaires pour procéder à l'évaluation de ces projets.

Article 27

Information, communication et publicité

1. Les bénéficiaires et, le cas échéant, les États membres concernés veillent à ce qu'une publicité adéquate entoure le concours accordé au titre du présent règlement afin de faire connaître à l'opinion publique le rôle joué par l'Union dans la réalisation des projets.
2. La Commission met en œuvre des actions d'information et de communication sur les projets et les résultats du mécanisme pour l'interconnexion en Europe. Par ailleurs, le budget alloué aux actions de communication en vertu du présent règlement couvre également les actions de communication interne sur les priorités politiques de l'Union⁴⁷.

Article 28

Dispositions transitoires

Le présent règlement n'affecte ni la poursuite ni la modification, y compris la suppression totale ou partielle, des projets concernés jusqu'à leur achèvement, ou d'un concours financier octroyé par la Commission sur la base du règlement (CE) n° 2236/95 et du règlement (CE) n° 680/2007, ou de toute autre législation applicable à cette intervention au 31 décembre 2013, qui continuent de s'appliquer aux actions concernées jusqu'à leur achèvement.

⁴⁷ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, «Un budget pour la stratégie Europe 2020 – PARTIE II: fiches thématiques», COM(2011) 500 final du 29.6.2011, p. 7.

Article 29
Abrogation

Sans préjudice des dispositions de l'article 28 du présent règlement, le règlement (CE) n° 680/2007 est abrogé à compter du 1^{er} janvier 2014.

Article 30
Entrée en vigueur

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

Il s'applique à compter du 1^{er} janvier 2014.

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

Fait à Bruxelles, le 13.3.2012

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président

ANNEXE

PARTIE I: LISTE DES PROJETS RELATIFS AU RÉSEAU CENTRAL PRÉSÉLECTIONNÉS DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

a) Priorités horizontales

Gestion et services innovants	<i>Ciel unique européen - SESAR</i>
Gestion et services innovants	<i>Systèmes de gestion du trafic pour le transport par route, par rail et par voies navigables (ITS, ERTMS et RIS)</i>
Gestion et services innovants	<i>Ports et aéroports du réseau central</i>

Corridors du réseau central

1. Corridor Baltique – Adriatique

Helsinki – Tallinn – Riga – Kaunas – Varsovie – Katowice
 Gdynia – Katowice
 Katowice – Ostrava – Brno – Vienne
 Katowice – Žilina – Bratislava – Vienne
 Vienne – Graz – Klagenfurt – Villach – Udine – Venise – Bologne – Ravenne

Tronçons présélectionnés	Mode	Description/dates
Helsinki – Tallinn	Ports, autoroutes de la mer	Interconnexions portuaires, développement (plus poussé) de plateformes multimodales et de leurs interconnexions, autoroutes de la mer (y compris services de brise-glace)
Tallinn – Riga – Kaunas – Varsovie	Rail	Études (détaillées) concernant une nouvelle ligne à écartement UIC totalement interoperable; travaux à entamer avant 2020; desserte ferroviaire des aéroports/ports
Gdynia – Katowice	Rail	Modernisation
Gdynia, Gdansk	Ports	Interconnexions portuaires, développement (plus poussé) de plateformes multimodales
Varsovie – Katowice	Rail	Modernisation
Katowice – Ostrava – Brno – Vienne & Katowice – Žilina – Bratislava – Vienne	Rail	Modernisation, en particulier des tronçons transfrontaliers PL-CZ, PL-SK et SK-AT; développement (plus poussé) de plateformes multimodales

Vienne – Graz – Klagenfurt – Udine – Venise – Ravenne	Rail	Modernisation et travaux en cours; développement (plus poussé) de plateformes multimodales
Trieste, Venise, Ravenne	Ports	Interconnexions portuaires, développement (plus poussé) de plateformes multimodales

2. Varsovie – Berlin – Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe – Midlands

Frontière BY – Varsovie – Poznań – Francfort-sur-l'Oder – Berlin – Hanovre – Osnabrück – Enschede – Utrecht – Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe – Birmingham/Manchester – Liverpool

Tronçons présélectionnés	Mode	Description/dates
Frontière BY – Varsovie – Poznań – Frontière DE	Rail	Modernisation de la ligne existante, études concernant une ligne à grande vitesse
Frontière PL – Berlin – Hanovre – Amsterdam/Rotterdam	Rail	Modernisation de plusieurs tronçons (Amsterdam – Utrecht – Arnhem; Hanovre – Berlin)
Canaux ouest-allemands, Mittellandkanal, Hanovre – Magdebourg – Berlin	Voies navigables	Modernisation
Écluses d'Amsterdam	Voies navigables	Études en cours
Felixstowe – Midlands	Rail, port, plateformes multimodales	Interconnexions portuaires et plateformes multimodales

3. Corridor méditerranéen

Algésiras – Madrid – Tarragone
Séville – Valence – Tarragone

Tarragone – Barcelone – Perpignan – Lyon – Turin – Milan – Venise – Ljubljana – Budapest – Frontière UA

Tronçons présélectionnés	Mode	Description/dates
Algésiras – Madrid	Rail	Études en cours, travaux à entamer avant 2015 et à achever d'ici à 2020
Séville – Antequera – Grenade – Almería – Carthagène – Murcie – Alicante – Valence	Rail	Études et travaux
Valence – Tarragone – Barcelone	Rail	Construction prévue entre 2014 et 2020

Barcelone	Port	Interconnexions ferroviaires avec le port et l'aéroport
Barcelone – Perpignan	Rail	Tronçon transfrontalier, travaux en cours, nouvelle ligne à achever d'ici à 2015, modernisation de la ligne existante
Perpignan – Montpellier	Rail	Contournement de Nîmes – Montpellier opérationnel en 2017, Montpellier – Perpignan en 2020
Lyon – Turin	Rail	Tronçon transfrontalier, travaux du tunnel de base à entamer avant 2020; études concernant les voies d'accès
Milan – Brescia	Rail	En partie modernisation, en partie nouvelle ligne à grande vitesse
Brescia – Venise – Trieste	Rail	Travaux à entamer avant 2014 sur plusieurs tronçons
Milan – Mantoue – Venise – Trieste	Voies navigables	Études, modernisation, travaux
Trieste – Divača	Rail	Études et modernisation partielle en cours; tronçon transfrontalier à ne réaliser qu'après 2020
Koper – Divača – Ljubljana – Maribor	Rail	Études et modernisation/nouvelle ligne en partie
Nœud de Ljubljana	Rail	Nœud de Ljubljana, y compris plateformes multimodales; desserte ferroviaire de l'aéroport
Maribor – Zalău	Rail	Tronçon transfrontalier: études, travaux à entamer avant 2020
Boba – Szekesferhervar	Rail	Modernisation
Budapest – Miskolc – Frontière UA	Rail	Modernisation

4. Hambourg/Rostock – Burgas/Frontière TR – Le Pirée – Nicosie

Hambourg/Rostock – Berlin – Prague – Brno – Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Sofia
Sofia – Burgas/Frontière TR
Sofia – Thessalonique – Le Pirée – Limassol – Nicosie

Tronçons présélectionnés	Mode	Description/dates
Dresde – Prague	Rail	Études concernant une ligne à grande vitesse
Prague	Rail	Modernisation, contournement pour le fret et desserte de l'aéroport

Hambourg – Dresde – Prague – Pardubice	Voies navigables	Modernisation de l'Elbe
Écluses de Děčín	Voies navigables	Études
Breclav – Bratislava	Rail	Tronçon transfrontalier, modernisation
Bratislava – Hegyeshalom	Rail	Tronçon transfrontalier, modernisation
Budapest – Arad – Timișoara – Calafat	Rail	Modernisation presque achevée en HU, en cours en RO
Vidin – Sofia – Burgas/Frontière TR Sofia – Thessalonique – Athènes/Le Pirée	Rail	Études et travaux concernant Vidin – Sofia – Thessalonique; modernisation de Sofia – Burgas/Frontière TR
Athènes/Le Pirée – Limassol	Autoroute de la mer	Capacité portuaire et liaisons avec l'arrière-pays
Limassol – Nicosie	Ports, plateformes multimodales	Modernisation de la connexion intermodale

5. Helsinki – La Valette

Helsinki – Turku – Stockholm – Malmö – Copenhague – Fehmarn – Hambourg – Hanovre
 Brême – Hanovre – Nuremberg – Munich – Brenner – Vérone – Bologne – Rome – Naples – Bari
 Naples – Bari – La Valette

Tronçons présélectionnés	Mode	Description/dates
Kotka/Hamina – Helsinki	Port, rail	Liaisons entre port et arrière-pays, modernisation des liaisons ferroviaires
Helsinki	Rail	Desserte ferroviaire de l'aéroport
Frontière RU – Helsinki	Rail	Travaux en cours
Turku – Stockholm	Ports, autoroutes de la mer	Liaisons entre port et arrière-pays, services de brise-glace
Stockholm – Malmö (Triangle nordique)	Rail	Travaux en cours sur des tronçons précis
Fehmarn	Rail	Études en cours, travaux de construction de la liaison fixe du Fehmarn Belt prévus entre 2014 et 2020

Copenhague – Hambourg via Fehmarn: voies d'accès	Rail	Voies d'accès DK à achever d'ici à 2020, voies d'accès DE à achever en 2 étapes (2020-2027)
Hambourg/Brême – Hanovre	Rail	Travaux à entamer avant 2020
Munich – Wörgl	Rail	Accès au tunnel de base du Brenner et tronçon transfrontalier: études
Tunnel de base du Brenner	Rail	Études et travaux
Fortezza – Vérone	Rail	Études et travaux
Naples – Bari	Rail	Études et travaux
Naples – Reggio Calabria	Rail	Modernisation
Messine – Palerme	Rail	Modernisation (tronçons restants)
Palerme – La Valette	Ports, autoroutes de la mer	Liaisons entre port et arrière-pays
La Valette – Marsaxlokk	Port, aéroport	Systèmes de gestion du trafic à installer, modernisation de la connexion intermodale

6. Gênes – Rotterdam

Gênes – Milan/Novara – Simplon/Lötschberg/Gothard – Bâle – Mannheim – Cologne
Cologne– Düsseldorf – Rotterdam/Amsterdam
Cologne – Liège – Bruxelles – Zeebrugge

Tronçons présélectionnés	Mode	Description/dates
Gênes – Milan/Novara – Frontière CH	Rail	Études; travaux à entamer avant 2020
Bâle – Rotterdam/Amsterdam/Anvers	Voies navigables	Modernisation
Karlsruhe – Bâle	Rail	Travaux à achever d'ici à la fin de 2020
Francfort – Mannheim	Rail	Études en cours
Zevenaar – Emmerich – Oberhausen	Rail	Travaux à achever d'ici à 2017
Zeebrugge	Port	Écluses: études en cours

7. Lisbonne – Strasbourg

Sines/Lisbonne – Madrid – Valladolid
 Lisbonne – Aveiro – Porto
 Aveiro – Valladolid – Vitoria – Bordeaux – Paris – Mannheim/Strasbourg

Tronçons présélectionnés	Mode	Description/dates
Liaison ferroviaire à grande vitesse Sines/Lisbonne – Madrid	Rail, ports	Études et travaux en cours, modernisation de la connexion intermodale des ports de Sines/Lisbonne
Liaison ferroviaire à grande vitesse Porto – Lisbonne	Rail	Études en cours
Liaison ferroviaire Aveiro – ES	Rail	Tronçon transfrontalier: travaux en cours
Liaison ferroviaire Bergara – Saint-Sébastien – Bayonne	Rail	Achèvement en ES prévu d'ici à 2016, en FR d'ici à 2020
Bayonne – Bordeaux	Rail	Consultation publique en cours
Tours – Bordeaux	Rail	Travaux en cours
Paris	Rail	Contournement par le sud à grande vitesse
Baudrecourt – Mannheim	Rail	Modernisation
Baudrecourt – Strasbourg	Rail	Travaux en cours, à achever d'ici à 2016

8. Dublin – Londres – Paris – Bruxelles

Belfast – Dublin – Holyhead – Birmingham

Glasgow/Édimbourg – Birmingham

Birmingham – Londres – Lille – Bruxelles
 Dublin/Cork/Southampton – Le Havre – Paris
 Londres – Douvres – Calais – Paris

Tronçons présélectionnés	Mode	Description/dates
Dublin – Belfast	Rail	Modernisation; interconnexions avec le DART (Dublin)
Glasgow – Édimbourg	Rail	Modernisation
Grande vitesse 2	Rail	Études

Cardiff – Bristol – Londres	Rail	Modernisation
Dublin, Cork, Southampton, Le Havre	Ports	Liaisons avec l'arrière-pays
Le Havre – Paris	Voies navigables	Modernisation
Le Havre – Paris	Rail	Études
Calais – Paris	Rail	Études préliminaires

9. Amsterdam – Bâle/Lyon – Marseille

Amsterdam – Rotterdam – Anvers – Bruxelles – Luxembourg
Luxembourg – Dijon – Lyon
Luxembourg – Strasbourg – Bâle

Tronçons présélectionnés	Mode	Description/dates
Meuse	Voies navigables	Modernisation
Canal Albert	Voies navigables	Modernisation
Terneuzen	Maritime	Écluses: études en cours
Terneuzen – Gand	Voies navigables	Études, modernisation
Anvers	Maritime, port	Écluses: études en cours; port: liaisons avec l'arrière-pays
Canal Seine – Escaut	Voies navigables	Conception achevée, procédure de dialogue compétitif lancée, achèvement global prévu d'ici à 2018
Modernisation des voies navigables en Wallonie	Voies navigables	Études, modernisation
Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg	Rail	Travaux en cours
Strasbourg – Mulhouse – Bâle	Rail	Modernisation
Liaisons ferroviaires Luxembourg – Dijon – Lyon (TGV Rhin – Rhône)	Rail	Études et travaux

Lyon	Rail	Contournement par l'est: études et travaux
Canal Saône – Moselle/Rhin	Voies navigables	Études préliminaires en cours
Rhône	Voies navigables	Modernisation

10. Corridor Strasbourg – Danube

Strasbourg – Stuttgart – Munich – Wels/Linz
Strasbourg – Mannheim – Francfort – Würzburg – Nuremberg – Ratisbonne – Passau – Wels/Linz
Wels/Linz – Vienne – Budapest – Arad – Braşov – Bucarest – Constanţa – Sulina

Tronçons présélectionnés	Mode	Description/dates
Liaison ferroviaire Strasbourg – Kehl Appenweier	Rail	Travaux d'interconnexion d'Appenweier
Karlsruhe – Stuttgart – Munich	Rail	Études et travaux en cours
Munich – Mühldorf – Freilassing – Salzbourg	Rail	Études et travaux en cours
Salzbourg – Wels	Rail	Études
Nuremberg – Ratisbonne – Passau – Wels	Rail	Études; travaux partiellement en cours
Liaison ferroviaire Wels – Vienne	Rail	Achèvement prévu d'ici à 2017
Vienne – Budapest	Rail	Études concernant la grande vitesse en HU
Arad – Braşov – Bucarest – Constanţa	Rail	Modernisation de tronçons précis; études concernant la grande vitesse
Main – Canal Main-Danube – Danube	Voies navigables	Études et travaux sur plusieurs tronçons et goullets d'étranglement; ports fluviaux: liaisons avec l'arrière-pays
Constanţa	Port	Liaisons avec l'arrière-pays

b) Autres tronçons du réseau central

Sofia – Frontière ARYM	Transfrontalier	Rail	Études en cours
Sofia – Frontière RS	Transfrontalier	Rail	Études en cours
Timișoara – Frontière RS	Transfrontalier	Rail	Études en cours
Munich – Prague	Transfrontalier	Rail	Études
Nuremberg – Prague	Transfrontalier	Rail	Études
Katowice – Wrocław – Dresde	Transfrontalier	Rail	Modernisation
Wrocław – Prague	Transfrontalier	Rail	Études
Graz – Maribor – Pragersko	Transfrontalier	Rail	Études
Corridor de Botnie: Lulea – Oulu	Transfrontalier	Rail	Études et travaux
Nord-ouest de l'Espagne et Portugal	Goulet d'étranglement	Rail	Travaux en cours
Francfort – Fulda – Erfurt – Berlin	Goulet d'étranglement	Rail	Études
Halle – Leipzig – Nuremberg	Goulet d'étranglement	Rail	Travaux en cours, à achever d'ici à 2017
Egnatia	Goulet d'étranglement	Rail	Études en cours
Voies navigables Dunkerque – Lille	Goulet d'étranglement	Voies navigables	Études en cours
Sundsvall – Umea – Lulea	Goulet d'étranglement	Rail	Études et travaux
Malmö – Göteborg	Autre réseau central	Rail	Travaux
Botnie – Kiruna – Frontière NO	Autre réseau central	Rail	Études et travaux
Liaison ferroviaire Shannon – Cork – Dublin	Autre réseau central	Rail	Études en cours
Liaison ferroviaire vers Wilhelmshaven et Bremerhaven	Autre réseau central	Rail	Études en cours

Zilina – Frontière UA	Autre central réseau	Rail	Modernisation
Ventspils – Riga – Frontière RU	Autre central réseau	Rail	Modernisation
Klaipeda – Kaunas – Vilnius – Frontière BY	Autre central réseau	Rail	Modernisation, desserte aéroportuaire
Tallinn – Tartu – Koidula – Frontière RU	Autre central réseau	Rail	Modernisation
Marseille – Toulon – Nice – Frontière IT	Autre central réseau	Rail	Études concernant la grande vitesse
Bordeaux – Toulouse	Autre central réseau	Rail	Études concernant la grande vitesse
Tampere – Oulu	Autre central réseau	Rail	Modernisation de tronçons
Pampelune – Saragosse – Sagonte	Autre central réseau	Rail	Études et travaux

PARTIE II: LISTE DES CORRIDORS ET DOMAINES PRIORITAIRES EN MATIÈRE
D'INFRASTRUCTURES ÉNERGÉTIQUES

a) Corridors prioritaires		
	Objectif	États membres concernés
1. Réseau énergétique des mers septentrionales (« REMS »)	Développer un réseau d'électricité intégré en mer du Nord, en mer d'Irlande, dans la Manche et en mer Baltique, ainsi que dans les mers voisines, pour transporter l'électricité provenant de sources d'énergie renouvelables en mer vers les centres de consommation et de stockage et accroître les échanges transfrontaliers d'électricité.	Allemagne, Belgique, Danemark, France, Irlande, Luxembourg, Pays-Bas, Royaume-Uni, Suède
2. Interconnexions électriques nord-sud dans le sud-ouest de l'Europe (« INS Électricité Ouest »)	Développer les interconnexions entre États membres de la région et avec des pays tiers méditerranéens, notamment pour intégrer l'électricité provenant de sources d'énergie renouvelables	Allemagne, Belgique, Espagne, France, Irlande, Italie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni
3. Interconnexions gazières nord-sud en Europe occidentale (« INS Gaz Ouest »)	Accroître les capacités d'interconnexion pour les flux de gaz nord-sud en Europe occidentale afin de diversifier davantage les voies d'approvisionnement et d'accroître la facilité de livraison de gaz à court terme	Allemagne, Belgique, Espagne, France, Irlande, Italie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni
4. Interconnexions électriques nord-sud en Europe centrale et orientale et en Europe du sud-est (« INS Électricité Est »)	Renforcer les interconnexions et les lignes internes nord-sud et est-ouest pour achever le marché intérieur et intégrer la production à partir de sources d'énergie renouvelables	Allemagne, Autriche, Bulgarie, Chypre, Grèce, Hongrie, Italie, Pologne, Roumanie, République tchèque, Slovaquie, Slovénie

5. Interconnexions gazières nord-sud en Europe centrale et orientale et en Europe du sud-est (« INS Gaz Est »)	Renforcer les interconnexions gazières régionales entre la région de la mer Baltique, la mer Adriatique et la mer Égée et la mer Noire, notamment pour accroître la diversification et la sécurité de l'approvisionnement en gaz	Allemagne, Autriche, Bulgarie, Chypre, Grèce, Hongrie, Italie, Pologne, Roumanie, République tchèque, Slovaquie, Slovénie
6. Plan d'interconnexion des marchés énergétiques de la région de la mer Baltique pour l'électricité (« PIMEB Électricité »)	Développer les interconnexions entre États membres dans la région de la mer Baltique et renforcer en conséquence les infrastructures de réseau internes pour mettre fin à l'isolement des États baltes et favoriser l'intégration des marchés dans la région	Allemagne, Danemark, Estonie, Finlande, Lettonie, Lituanie, Pologne, Suède
7. Plan d'interconnexion des marchés énergétiques de la région de la mer Baltique pour le gaz (« PIMEB Gaz »)	Rompre l'isolement des trois États baltes et de la Finlande en mettant fin à la dépendance vis-à-vis d'un fournisseur unique et en favorisant la diversification des approvisionnements dans la région de la mer Baltique	Allemagne, Danemark, Estonie, Finlande, Lettonie, Lituanie, Pologne, Suède
8. Corridor sud pour le gaz (« CSG »)	Transporter du gaz du bassin de la mer Caspienne, d'Asie centrale, du Moyen-Orient et de la Méditerranée orientale vers l'Union pour accroître la diversification de l'approvisionnement en gaz	Allemagne, Autriche, Bulgarie, Chypre, France, Grèce, Hongrie, Italie, Pologne, Roumanie, République tchèque, Slovaquie, Slovénie

b) Domaines prioritaires

	Objectif	États membres concernés
Déploiement de réseaux intelligents	Accélérer l'adoption de technologies de réseau intelligent dans l'Union pour intégrer efficacement le comportement et les actions de tous les utilisateurs connectés au réseau électrique	Tous
Autoroutes de l'électricité	Développer les premières autoroutes de l'électricité jusqu'en 2020, en vue d'établir un système d'autoroutes de l'électricité dans l'Union	Tous
Réseau transfrontalier de transport du dioxyde de carbone	Préparer la construction d'infrastructures de transport du dioxyde de carbone entre les États membres en vue du déploiement du captage et du stockage du dioxyde de carbone	Tous

PARTIE III: LISTE DES PRIORITÉS ET DOMAINES D'INTERVENTION PRÉSÉLECTIONNÉS
DANS LE DOMAINE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

a) Priorités horizontales

Gestion, cartographie et services innovants	Mesures d'assistance technique et de reproduction de projets, le cas échéant de déploiement et de gouvernance, comprenant la planification et les études de faisabilité des projets et investissements. Cartographie des infrastructures à haut débit paneuropéennes afin de réaliser une étude physique et une documentation détaillées des sites pertinents, ainsi qu'une analyse des droits de passage, une évaluation des possibilités de modernisation des infrastructures existantes, etc. Analyse de l'impact environnemental, compte tenu de la nécessité d'atténuer le changement climatique et de s'y adapter, et de la résilience aux catastrophes.
Actions de soutien et autres mesures de support technique	Actions nécessaires pour préparer la réalisation de projets d'intérêt commun ou d'actions contribuant à ces projets, y compris études préparatoires, de faisabilité, d'évaluation et de validation, et toute autre mesure de support technique, y compris actions préalables à la définition et au développement complets d'une action.

b) Réseaux à haut débit

L'intervention dans le domaine du haut débit contribue à une croissance intelligente et inclusive par la constitution d'un portefeuille de projets en matière de haut débit, équilibré et diversifié du point de vue géographique, comprenant des projets de connexion à 30 Mbps et 100 Mbps ou plus, ainsi que des projets en zone urbaine, suburbaine et rurale, afin d'atteindre un niveau satisfaisant de connectivité dans tous les États membres.

Caractéristiques de l'intervention	Description
L'intervention dans le domaine du haut débit doit comprendre:	des investissements dans les réseaux à haut débit permettant d'atteindre l'objectif, inscrit dans la stratégie numérique pour l'Europe, d'une couverture universelle à 30 Mbps d'ici à 2020; ou

	des investissements dans les réseaux à haut débit permettant d'atteindre l'objectif, inscrit dans la stratégie numérique pour l'Europe, d'au moins 50 % des foyers abonnés à du haut débit supérieur à 100 Mbps d'ici à 2020.
L'intervention dans le domaine des réseaux à haut débit doit comprendre en particulier un ou plusieurs des éléments suivants:	le déploiement d'infrastructures physiques passives ou d'infrastructures physiques passives et actives combinées et des éléments d'infrastructures auxiliaires, assorti des services nécessaires à l'exploitation de telles infrastructures;
	les installations et services associés, tels que le câblage de bâtiment, les antennes, tours et autres constructions de soutènement, gaines, conduites, pylônes, trous de visite et boîtiers;
	l'exploitation des synergies potentielles entre le déploiement des réseaux à haut débit et les autres réseaux de services publics (énergie, transports, eau, égouts, etc.), en particulier les réseaux intelligents de distribution d'électricité.

c) Infrastructures de services numériques

En matière d'infrastructures de services numériques, les domaines d'intervention ci-après bénéficient d'un soutien.

Service numérique	Description
<i>Réseau fédérateur transeuropéen à grande vitesse pour les administrations publiques</i>	Infrastructure transeuropéenne publique de services fédérateurs, fournissant une connectivité à grande vitesse entre les institutions publiques dans des domaines comme l'administration publique, la culture, l'éducation et la santé.
<i>Fourniture transfrontalière de services administratifs en ligne</i>	Plateformes interactives normalisées, transfrontalières et conviviales générant des gains d'efficacité dans tous les secteurs économiques et le secteur public et contribuant au marché unique. Ces plateformes doivent permettre la passation électronique de marchés, la prise en

	charge des services de santé en ligne, des comptes rendus d'activité normalisés, de l'échange électronique d'informations judiciaires, des services administratifs en ligne destinés aux entreprises comme l'enregistrement transeuropéen en ligne des sociétés.
<i>Accès aux informations du secteur public et services multilingues</i>	Numérisation des grandes collections de ressources culturelles européennes et promotion de leur réutilisation par des tiers. Libre accès à toutes les informations du secteur public pouvant être divulguées, et leur réutilisation, dans l'UE d'ici à 2020. Permettre à toute entreprise dans l'UE d'offrir des services en ligne dans sa propre langue, qui soient accessibles et utilisables sans discontinuité dans n'importe quelle langue de l'UE.
<i>Sécurité et sûreté</i>	Installations, bases de données et logiciels informatiques partagés pour les Centres pour un internet plus sûr dans les États membres, ainsi que les activités d'arrière-guichet pour consigner les signalements de matériel pornographique illicite. Infrastructures de service sensibles, y compris les canaux et plateformes de communication mise au point et déployés pour renforcer la capacité de l'UE en matière de préparation, de partage d'informations, de coordination et de réaction.
<i>Application de solutions relevant des technologies de l'information et des communications pour les réseaux énergétiques intelligents et la fourniture de services énergétiques intelligents</i>	Technologies modernes de l'information et des communications dans le domaine des services énergétiques intelligents pour répondre aux besoins des citoyens (qui peuvent être des producteurs comme des consommateurs d'énergie), des fournisseurs d'énergie et des pouvoirs publics.

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

Règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe

1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s) dans la structure ABM/ABB⁴⁸

06 Mobilité et transports
32 Énergie
09 Société de l'information et médias
13 Politique régionale

1.3. Nature de la proposition/de l'initiative

☒ La proposition/l'initiative porte sur **une action nouvelle**

☐ La proposition/l'initiative porte sur **une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire**⁴⁹

☐ La proposition/l'initiative est relative à **la prolongation d'une action existante**

☐ La proposition/l'initiative porte sur **une action réorientée vers une nouvelle action**

1.4. Objectifs

1.4.1. Objectif(s) stratégique(s) pluriannuel(s) de la Commission visé(s) par la proposition/l'initiative

Rubrique 1 Croissance intelligente et inclusive

Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) poursuit les objectifs généraux suivants dans les secteurs de l'énergie, des transports et des télécommunications:

a) contribuer à une croissance intelligente, durable et inclusive en développant des réseaux transeuropéens modernes et hautement performants, procurant ainsi à l'ensemble de l'Union européenne des avantages en termes de compétitivité et de cohésion économique, sociale et territoriale au sein du marché unique et créant un environnement plus favorable aux investissements privés et publics par la combinaison d'instruments financiers et d'une aide directe de l'Union, et en exploitant les synergies entre les secteurs.

⁴⁸ ABM: Activity-Based Management (gestion par activités) – ABB: Activity-Based Budgeting (établissement du budget par activités).

⁴⁹ Tel(le) que visé(e) à l'article 49, paragraphe 6, point a) ou b), du règlement financier.

b) permettre à l'Union européenne d'atteindre ses objectifs consistant, d'ici à 2020, à réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre, d'accroître de 20 % l'efficacité énergétique et de parvenir à 20 % d'énergies renouvelables dans sa consommation d'énergie finale, tout en assurant une plus grande solidarité entre les États membres.

1.4.2. *Objectif(s) spécifique(s) et activité(s) ABM/ABB concernée(s)*

Le MIE poursuit les objectifs spécifiques suivants dans les secteurs de l'énergie, des transports et des télécommunications:

1. Dans le domaine des transports:
 - a) supprimer les goulets d'étranglement et établir les liaisons manquantes;
 - b) garantir des transports durables et efficaces à long terme;
 - c) optimiser l'intégration et l'interconnexion des modes de transport et renforcer l'interopérabilité, la sécurité et la sûreté des services de transport.
2. Dans le domaine de l'énergie:
 - a) promouvoir une intégration plus poussée du marché intérieur de l'énergie et l'interopérabilité des réseaux d'électricité et de gaz à travers les frontières, en veillant notamment à ce qu'aucun État membre ne soit isolé du réseau européen;
 - b) renforcer la sécurité d'approvisionnement de l'Union;
 - c) contribuer au développement durable et à la protection de l'environnement, en facilitant notamment l'intégration des sources d'énergie renouvelables au réseau de distribution et en développant les réseaux de transport de dioxyde de carbone.
3. Dans le domaine des réseaux de télécommunications:
 - a) accélérer le déploiement des réseaux à haut débit rapide et ultrarapide et leur adoption, notamment par les petites et les moyennes entreprises (PME);
 - b) favoriser l'interconnexion et l'interopérabilité des services publics nationaux en ligne ainsi que l'accès à ces réseaux.

Activité(s) ABM/ABB concernée(s)

06 03
32 03
09 03
13 14

1.4.3. Résultat(s) et incidence(s) attendu(s)

Préciser les effets que la proposition/l'initiative devrait avoir sur les bénéficiaires/la population visée.

Incidences socio-économiques et environnementales globales:

Réussir à mettre en œuvre le MIE permettra d'accélérer le développement dans l'UE d'infrastructures très performantes dans les domaines des transports, de l'énergie et des technologies de l'information et des communications, de contribuer ainsi à la réalisation des objectifs fixés dans la stratégie Europe 2020 en matière d'énergie et de lutte contre le changement climatique, et de garantir une compétitivité durable de l'UE. Les règles de fonctionnement régies par le MIE faciliteront la réalisation d'actions et démultiplieront l'effet de levier des contributions financières de l'UE en attirant des investissements publics et privés en faveur de projets. Par ailleurs, grâce aux instruments financiers mis en place avec la contribution de l'UE, les infrastructures d'intérêt européen apparaîtront comme un investissement attrayant pour les investisseurs institutionnels en Europe et hors d'Europe.

Incidences sectorielles:

Transports:

La réalisation rapide des corridors du réseau central transeuropéen contribuera à une meilleure couverture de l'Union par les infrastructures de transport, et favorisera le transfert modal et la co-modalité. Des systèmes innovants d'information et de gestion, qui feront partie du réseau, étayeront les fonctions logistiques, l'intégration intermodale et le fonctionnement durable en vue d'établir des chaînes de transport compétitives en fonction des besoins des usagers. L'efficacité du système de transport sera accrue par une réduction importante des encombrements et des temps de parcours.

Énergie:

Développement et mise en place de corridors et de zones prioritaires en matière d'infrastructures énergétiques facilitant:

- le déploiement à grande échelle des énergies renouvelables,
- l'optimisation du transport au niveau de l'UE,
- la sécurité d'approvisionnement.

Télécommunications:

- plus large diffusion de l'accès Internet à haut débit,
- mise à disposition d'infrastructures de services numériques interopérables, notamment de services intelligents de distribution d'électricité,
- mobilisation d'investissements privés et de nouveaux investissements publics dans les infrastructures numériques.

En ce qui concerne les TIC, selon une étude de l'OCDE, une augmentation de 10 % du taux de pénétration du haut débit une année donnée est censée entraîner une augmentation de 1,5 % de la productivité du travail au cours des cinq années suivantes⁵⁰.

Selon une méta-étude réalisée pour la Commission européenne, la généralisation du haut débit ultrarapide à toute l'Europe créerait environ 3,99 millions d'emplois dans les 27 États membres de l'UE. Cette analyse montre également que le niveau moyen de croissance du PIB due aux investissements dans le haut débit est de 7,03 %. Cela équivaldrait à une augmentation du PIB de l'UE-27 de 862,47 milliards EUR. En outre, selon une autre étude de l'OCDE⁵¹, les gouvernements qui financent entièrement un réseau national FTTH point à point en accès ouvert peuvent réaliser un retour sur investissement dans un délai de dix ans.

1.4.4. Aperçu des jalons et des objectifs

Transports:

Objectif général 1			
Contribuer à une croissance intelligente, durable et inclusive			
Indicateur	Situation actuelle	Jalon 2017	Objectif à long terme 2020
Volume des investissements publics et privés dans des projets d'intérêt commun		280 milliards EUR d'investissements réalisés dans l'ensemble du RTE-T, dont 140 dans le réseau central	500 milliards EUR d'investissements réalisés dans l'ensemble du RTE-T, dont 250 dans le réseau central
Volume des investissements publics et privés dans des projets d'intérêt commun réalisés à l'aide des instruments financiers au titre du présent règlement		15 milliards EUR d'investissements privés réalisés dans l'ensemble du RTE-T	40 milliards EUR d'investissements privés réalisés dans l'ensemble du RTE-T

Objectif général 2	Permettre à l'UE d'atteindre les objectifs 20-20-20
---------------------------	---

⁵⁰ Roman Friedrich, Karim Sabbagh, Bahjat El-Darwiche, and Milind Singh (2009): *Digital Highways. The Role of Government in 21st Century Infrastructure*. Booz & Company.

⁵¹ OCDE (2010), *OECD Information Technology Outlook 2010*, Publication OCDE. Disponible sur http://dx.doi.org/10.1787/it_outlook-2010-en Accès le 17 mai 2011

Indicateur	Situation actuelle	Jalon 2017	Objectif à long terme
Réduction des émissions de gaz à effet de serre	(*)	(*)	(*)
Accroissement de l'efficacité énergétique	(*)	(*)	(*)
Proportion d'énergies renouvelables	(*)	(*)	(*)

(*) Données indisponibles car la méthode doit encore être mise au point.

Objectif spécifique 1 – Transports			
Supprimer les goulets d'étranglement et établir les liaisons manquantes			
Indicateur	Dernier résultat connu	Jalon 2017	Objectif
Nombre de liaisons transfrontalières nouvelles et améliorées	Chemins de fer: 36 (à améliorer)	6	14
Nombre de goulets d'étranglement supprimés sur les axes de transport	Chemins de fer: 30 (à améliorer)	4	10
	Voies navigables: 14	1	3

Objectif spécifique 2 – Transports			
Garantir des transports durables et efficaces à long terme			
Indicateur	Dernier résultat connu	Jalon 2017	Objectif 2020
Longueur du réseau ferroviaire conventionnel RTE-T dans l'UE-27 (en km)	81 230 (2005)	74 071	71 490
Longueur du réseau ferroviaire à grande	10 733 (2010)	20 022	23 198

vitesse RTE-T dans l'UE-27 (en km)			
Réduction des émissions de gaz à effet de serre	(*)	(*)	(*)
Accroissement de l'efficacité énergétique	(*)	(*)	(*)

(*) Données indisponibles car la méthode doit encore être mise au point.

Objectif spécifique 3 – Transports	Optimiser l'intégration et l'interconnexion des modes de transport et renforcer l'interopérabilité des services de transport		
Indicateur	Dernier résultat connu (connexions existant déjà)	Jalon 2017	Objectif
Nombre de ports (sur un total de 82) connectés au réseau ferroviaire	27	41	54
Nombre d'aéroports (sur un total de 37) connectés au réseau ferroviaire	12	18	24

Énergie:

Objectif général 1	Contribuer à une croissance intelligente, durable et inclusive		
Indicateur	Situation actuelle	Jalon 2017	Objectif à long terme
Volume des investissements publics et privés dans des projets d'intérêt commun	0	200 milliards	200 milliards
Volume des investissements publics et privés dans des projets d'intérêt commun financés au	0	30-60 milliards	30-60 milliards

titre du MIE			
--------------	--	--	--

Objectif général 2	Permettre à l'UE d'atteindre les objectifs 20-20-20		
Indicateur	Situation actuelle	Jalon 2017	Objectif à long terme
Réduction des émissions de gaz à effet de serre	(*)	(*)	(*)
Accroissement de l'efficacité énergétique	Économies d'énergie d'environ 6 % par rapport au <i>statu quo</i>	Économies d'énergie de 14 % par rapport au <i>statu quo</i>	Économies d'énergie de 20 %
Proportion d'énergies renouvelables	10 % de SER dans la consommation d'énergie finale	15 % de SER dans la consommation d'énergie finale	20 % de SER dans la consommation d'énergie finale

(*) Des données seront disponibles après application de la méthode définie dans les lignes directrices sur les infrastructures énergétiques.

Objectif spécifique 1 – Énergie	Promouvoir une intégration plus poussée du marché intérieur de l'énergie et l'interopérabilité des réseaux d'électricité et de gaz à travers les frontières		
Indicateur	Dernier résultat connu	Jalon 2017	Objectif
Nombre de projets permettant réellement d'interconnecter les réseaux des États membres et d'éliminer les goulots d'étranglement internes	(*)	(*)	(*)

(*) Des données seront disponibles après application de la méthode définie dans les lignes directrices sur les infrastructures énergétiques.

Objectif spécifique 2 – Énergie	Renforcer la sécurité d'approvisionnement de l'Union		
Indicateur	Dernier résultat connu	Jalon	Objectif

		2017	
Progrès accomplis en matière de robustesse du système	Gaz: N-1 (9 États membres n'atteignent pas N-1)	Gaz: N-1 est atteint par toute l'UE-27	Gaz: N-1 est atteint par toute l'UE-27 à 100 %
Sûreté de fonctionnement du système	(*)	(*)	(*)
Nombre de projets permettant de diversifier les sources, contreparties et voies d'approvisionnement	3 grandes sources d'approvisionnement de l'UE en gaz en plus du gaz naturel liquéfié (GNL)		Au moins 5 sources importantes d'approvisionnement de l'UE en gaz en plus du gaz naturel liquéfié (GNL)

(*) Des données seront disponibles après application de la méthode définie dans les lignes directrices sur les infrastructures énergétiques.

Objectif spécifique 3 – Énergie	Contribuer au développement durable et à la protection de l'environnement		
Indicateur	Dernier résultat connu	Jalon 2017	Objectif
Volume d'énergies renouvelables transporté vers les grands centres de consommation et sites de stockage	(*)	(*)	(*)
Volume total des émissions de CO ₂ évitées par la réalisation de projets ayant bénéficié du MIE	(*)	(*)	(*)

(*) Des données seront disponibles après application de la méthode définie dans les lignes directrices sur les infrastructures énergétiques.

Télécommunications:

Objectif général 1		Contribuer à une croissance intelligente, durable et inclusive	
Indicateur	Situation actuelle	Jalon 2017	Objectif à long terme
Volume des investissements dans l'Internet à haut débit rapide et ultrarapide ⁵²			Investissements privés projetés entre 2011 et 2020: jusqu'à 50 milliards EUR (Investissements nécessaires jusqu'en 2020: 270 milliards EUR)
Volume des investissements publics et privés dans des projets d'intérêt commun, en faveur de l'Internet à haut débit rapide et ultrarapide, financés au titre du MIE ⁵³	0	16,4 milliards EUR	2020: 45,5 milliards EUR ⁵⁴

⁵² Il s'agit d'une prévision des investissements effectués indépendamment et sans intervention du MIE.

⁵³ Il s'agit d'une prévision de ce qui peut être atteint à l'aide du MIE.

⁵⁴ En supposant qu'un investissement de 6,5 milliards EUR au titre du MIE entraîne des investissements privés et (d'autres) investissements publics multipliés par 7.

Objectif spécifique 1 – TIC	Accélérer le déploiement des réseaux à haut débit rapide et ultrarapide et leur adoption		
Indicateur	Dernier résultat connu	Jalon 2017	Objectif
Taux de couverture du haut débit rapide (≥ 30 Mbps)	Décembre 2010: 28,7 % des foyers	2017: 60%	2020: 100%
Taux d'abonnement à du haut débit supérieur à 100 Mbps	Décembre 2010: <1%	2017: 20%	2020: 50%

Objectif spécifique 2 – TIC	Interconnexion et interopérabilité des services publics nationaux en ligne ainsi qu'accès à ces réseaux		
Indicateur	Dernier résultat connu	Jalon 2017	Objectif
Pourcentage de particuliers et d'entreprises utilisant des services publics en ligne ⁵⁵	2010: 41,2 % des particuliers et 75,7 % des entreprises	2017: 50 % des particuliers et 85 % des entreprises	2020: 60 % des particuliers et 100 % des entreprises
Disponibilité des services publics transfrontaliers ⁵⁶	n. d.	80 %	2020: 100 %

1.4.5. Indicateurs de résultats et d'incidences

Préciser les indicateurs permettant de suivre la réalisation de la proposition/de l'initiative.

L'efficacité du MIE est appréciée sur la base des **indicateurs généraux de performance** suivants:

⁵⁵

⁵⁶

Établi à partir du nombre de particuliers et d'entreprises utilisant des services administratifs en ligne.

Les services publics transfrontaliers ne peuvent pas encore être quantifiés car la liste de ces services est toujours en cours d'élaboration par les États membres (action n° 91 de la stratégie numérique, devant être achevée d'ici à la fin de 2011).

a) La réalisation de l'objectif général (a) sera appréciée en mesurant le volume des investissements publics et privés dans des projets d'intérêt commun, et notamment le volume des investissements publics et privés dans des projets d'intérêt commun mis en place au moyen des instruments financiers prévus par le règlement MIE.

b) La réalisation de l'objectif général (b) sera appréciée en mesurant la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'accroissement de l'efficacité énergétique et la proportion d'énergies renouvelables dans la consommation d'énergie finale d'ici à 2020. L'efficacité du MIE est également appréciée sur la base des **indicateurs de performance sectoriels** suivants:

1. Dans le domaine des transports:

a) La réalisation de l'objectif spécifique (a) sera appréciée en comptant le nombre de liaisons transfrontalières nouvelles et améliorées et le nombre de goulets d'étranglement supprimés sur les voies ferrées et voies navigables du RTE-T ayant bénéficié du MIE.

b) La réalisation de l'objectif spécifique (b) sera appréciée en mesurant la longueur du réseau ferroviaire conventionnel et du réseau ferroviaire à grande vitesse dans l'UE-27.

c) La réalisation de l'objectif spécifique (c) sera appréciée en comptant le nombre de ports et d'aéroports connectés au réseau ferroviaire.

2. Dans le domaine de l'énergie:

a) La réalisation de l'objectif spécifique (a) sera appréciée en comptant le nombre de projets permettant réellement d'interconnecter les réseaux des États membres et d'éliminer les goulets d'étranglement internes.

b) La réalisation de l'objectif spécifique (b) sera appréciée en mesurant les progrès accomplis en matière de robustesse et de sûreté de fonctionnement du système ainsi que de diversification des sources, contreparties et voies d'approvisionnement.

c) La réalisation de l'objectif spécifique (c) sera appréciée en mesurant le volume d'énergies renouvelables transporté vers les grands centres de consommation et sites de stockage et le volume total des émissions de CO₂ évitées par la réalisation de projets ayant bénéficié du MIE.

3. Dans le domaine des télécommunications:

a) La réalisation de l'objectif spécifique (a) sera appréciée en mesurant le taux de couverture du haut débit rapide et ultrarapide et en comptant le nombre de foyers abonnés à du haut débit supérieur à 100 Mbps.

b) La réalisation de l'objectif spécifique (b) sera appréciée en mesurant le pourcentage de particuliers et d'entreprises utilisant des services publics en ligne et le degré de disponibilité de tels services à travers les frontières.

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

1.5.1. Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme

Voir l'exposé des motifs sur les besoins

Population ciblée: toute l'UE

1.5.2. Valeur ajoutée de l'intervention de l'UE (voir aussi le point 2.3 de l'exposé des motifs)

Le 29 juin 2011, la Commission a adopté une communication intitulée «Un budget pour la stratégie Europe 2020» (communication relative au CFP) qui constitue sa position principale en matière de finances de l'Union pour la période 2014-2020. La communication est axée sur les financements prioritaires au niveau de l'UE qui apportent une réelle valeur ajoutée aux citoyens de l'UE. Les programmes et instruments inclus dans le CFP ont été revus afin de garantir que leurs résultats et leurs incidences font avancer les priorités stratégiques clés de l'UE. En particulier, le CFP a été modernisé par la réaffectation des ressources aux domaines prioritaires, parmi lesquels les infrastructures paneuropéennes.

La communication relative au CFP a souligné le fait que, pour être pleinement opérationnel, le marché unique exige des infrastructures modernes et très performantes interconnectant l'Europe, en particulier dans les domaines des transports, de l'énergie et des TIC. Cela suppose des investissements considérables, du secteur public comme du secteur privé. On estime qu'environ 200 milliards EUR sont nécessaires pour achever les réseaux transeuropéens dans le secteur de l'énergie rien qu'au niveau du transport, que 500 milliards EUR doivent être investis dans le réseau transeuropéen de transport, et que plus de 250 milliards EUR doivent l'être dans les TIC pour la période 2014-2020.

Tout en reconnaissant que le marché peut et devrait réaliser la majeure partie des investissements nécessaires, la communication relative au CFP a souligné la valeur ajoutée de l'Union dans l'obtention de financements en faveur des projets transfrontaliers paneuropéens qui relient le centre et la périphérie, au bénéfice de tous. L'expérience a montré que mettre l'accent sur la planification nationale ne donne pas une priorité suffisamment élevée aux investissements transfrontaliers multinationaux permettant d'équiper le marché unique des infrastructures dont il a besoin. En outre, suite à la crise économique et financière, les contraintes qui pèsent sur les sources publiques et privées de financement suscitent une grande incertitude quant à la mesure dans laquelle les investissements nécessaires seraient fournis. Les plus susceptibles d'être touchés sont, en particulier, les projets d'intérêt transeuropéen, qui supposent des investissements particulièrement élevés et à long terme, en raison de leur complexité technique inhérente plus élevée ainsi que des besoins de coordination transfrontalière. Pour combler cette lacune, des solutions complémentaires doivent être trouvées pour débloquer le capital privé et restaurer des flux de financement stables à travers le marché des capitaux et bancaire. Les fonds de l'UE devraient accompagner la dynamique du marché, en fournissant des mesures incitatives plutôt qu'en remplaçant la participation du marché au financement des infrastructures. Comme l'a également souligné la communication relative au réexamen du budget, le budget de l'UE serait le plus apte à combler les lacunes laissées par les États membres.

À cette fin, le MIE met à disposition des financements de l'UE en faveur de projets présentant une véritable valeur ajoutée européenne, à savoir des projets transfrontaliers, des projets relatifs aux goulets d'étranglement ou des projets bénéficiant à toute l'UE.

Compte tenu de l'importance des investissements nécessaires, des instruments de financement de l'UE, en particulier des instruments financiers novateurs, permettraient de favoriser l'implication requise du secteur privé, afin d'accélérer le développement des infrastructures paneuropéennes.

1.5.3. *Leçons tirées d'expériences similaires*

Dans le cadre financier pluriannuel 2007-2013, le financement d'infrastructures dans le domaine des transports, de l'énergie et des télécommunications était prévu dans un certain nombre de programmes, notamment le programme RTE-T, le programme RTE-E, le programme d'appui TIC au PIC, le Fonds de cohésion, le FEDER, le programme énergétique européen pour la relance et Marco Polo.

Les évaluations *ex post* de ces programmes ont montré que, dans les trois secteurs concernés, l'aide financière fournie par l'UE a joué un rôle de soutien important en stimulant le développement des infrastructures. Cependant, elles ont également souligné le fait que les politiques antérieures en matière de financement RTE n'ont pas suffi à corriger les défaillances du marché/de la réglementation qui déterminent la situation actuelle, ni à procurer une rentabilité accrue.

Le développement des infrastructures a souffert du morcellement des programmes et instruments de financement, ainsi que de la grande diversité des conditions de financement actuelles, entre les trois secteurs d'infrastructures concernés et dans chacun d'eux, ce qui provoque des chevauchements, des lacunes dans le financement et une exploitation insuffisante des synergies. Les différentes règles d'éligibilité et de gestion, le recoupement des objectifs ainsi que les priorités peu ou pas coordonnées compliquent la mise en œuvre et réduisent l'efficacité de l'aide financière. La disponibilité de sources de financement différentes dans les mêmes secteurs conduit également au phénomène d'«achat de fonds» par lequel on cherche à soumettre de nouveau une proposition de projet dès lors qu'elle n'est pas acceptée dans l'un des programmes.

Par ailleurs, le soutien aux infrastructures à l'échelle de l'UE dans les secteurs concernés pourrait être amélioré en:

- se concentrant sur des projets dotés d'une vraie valeur ajoutée européenne, à savoir des projets transfrontaliers, des projets relatifs aux goulets d'étranglement ou des projets bénéficiant à toute l'UE par l'exploitation des synergies entre deux ou trois secteurs,
- améliorant l'effet de levier des financements de l'UE: les taux effectifs de cofinancement sont souvent trop faibles pour déclencher le développement de projets,
- encourageant une participation accrue du secteur privé par le recours à d'instruments financiers, en plus des subventions, ce qui a été particulièrement efficace pour le MFPR par exemple,

- simplifiant les règles et procédures de financement.

Le MIE regroupe les instruments de financement pour les trois secteurs, ce qui permet de mieux remédier à l'inconvénient susmentionné du morcellement, de définir clairement les priorités de financement, d'offrir des taux de financement mieux ciblés et d'élargir la panoplie d'instruments de financement disponibles en instaurant de nouveaux instruments financiers afin d'encourager une augmentation des financements issus du secteur privé.

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

Cohérence interne du MIE:

Le règlement établissant le MIE doit établir un équilibre entre, d'une part, la nécessité de simplifier et d'harmoniser les règles et conditions de financement et, d'autre part, le respect des objectifs visés par les politiques sectorielles.

Le règlement établissant le MIE définit les conditions, méthodes et procédures d'octroi d'un concours financier de l'Union aux réseaux transeuropéens, pour lesquels des orientations sectorielles individuelles seront adoptées sous la forme de règlements du Parlement européen et du Conseil.

Une cohérence totale avec les RF actuel et futur a été respectée. Toute exception est dûment autorisée par les textes juridiques.

Synergie avec d'autres instruments pertinents:

L'initiative proposée est entièrement compatible avec la communication de 2011 relative au CFP et avec le document qui l'accompagne. La stratégie Europe 2020, le réexamen du budget de l'UE, l'Acte pour le marché unique et la communication relative au CFP fournissent le cadre de l'initiative proposée, dont les objectifs reflètent les objectifs des politiques horizontales susmentionnées. Le Fonds de cohésion et le FEDER resteront disponibles pour le financement de réseaux centraux et globaux d'infrastructures de transport, de réseaux TIC et de réseaux de distribution d'énergie en gestion décentralisée.

1.6. Durée et incidence financière

☒ Proposition/initiative à **durée limitée**

- ☒ Proposition/initiative en vigueur du 1.1.2014 au 31.12.2020
- ☒ Impact financier de 2014 à 2030

☐ Proposition/initiative à **durée illimitée**

- Mise en œuvre avec une période de montée en puissance de AAAA jusqu'en AAAA,
- puis un fonctionnement en rythme de croisière au-delà.

1.7. Mode(s) de gestion prévu(s)⁵⁷

☒ **Gestion centralisée directe** par la Commission

☒ **Gestion centralisée indirecte** par délégation de tâches d'exécution à:

- ☒ des agences exécutives
- ☒ des organismes créés par les Communautés⁵⁸
- ☒ des organismes publics nationaux/organismes avec mission de service public
- ☐ des personnes chargées de l'exécution d'actions spécifiques en vertu du titre V du traité sur l'Union européenne, identifiées dans l'acte de base concerné au sens de l'article 49 du règlement financier

☐ **Gestion partagée** avec les États membres

☐ **Gestion décentralisée** avec des pays tiers

☒ **Gestion conjointe** avec des organisations internationales (*à préciser ci-dessous*)

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

Remarques

Des subventions (pour tous les secteurs ou certains d'entre eux, sous réserve de décisions ultérieures) seront mises en œuvre par la ou les agences exécutives existantes ou futures.

D'autres tâches peuvent être confiées à la BEI, au FEI, à d'autres institutions financières, à des organisations internationales (Eurocontrol, par exemple), à des organismes avec mission de service

⁵⁷ Les explications sur les modes de gestion ainsi que les références au règlement financier sont disponibles sur le site BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_fr.html

⁵⁸ Tels que visés à l'article 185 du règlement financier.

public, ou à des organismes visés par l'article 185 du RF (par exemple ACER) (articles 200 et 201 révisés du RF).

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

Préciser la fréquence et les conditions de ces dispositions.

Le suivi du programme en cours sera réalisé sur la base d'une évaluation intermédiaire du règlement établissant le MIE, comprenant un examen des performances. En outre, des réexamens à mi-parcours des programmes de travail pluriannuels seront réalisés.

Une évaluation *ex post*, effectuée en étroite collaboration avec les États membres et les bénéficiaires, permettra d'étudier l'efficacité et l'efficience du MIE et son incidence sur la cohésion économique, sociale et territoriale, ainsi que sa contribution aux priorités de l'Union en termes de croissance intelligente, durable et inclusive.

La proposition relative au MIE prévoit également la possibilité de procéder à une évaluation des modalités de réalisation des projets ainsi que de l'incidence de leur mise en œuvre, afin d'apprécier si les objectifs prévus, y compris en matière de protection de l'environnement, ont été atteints.

Sur le plan des actions, les bénéficiaires fourniront régulièrement, et selon les modalités des accords/décisions, des rapports sur les actions à mettre en œuvre. Le règlement établissant le MIE prévoit en outre la possibilité de demander aux États membres de présenter des évaluations spécifiques des actions et des projets liés.

2.2. Système de gestion et de contrôle

2.2.1. *Risque(s) identifié(s)*

- retards dans la réalisation des projets
- éventuelle mauvaise gestion du concours financier de l'UE par les bénéficiaires
- pénétration insuffisante des instruments financiers sur le marché
- évolution des conditions du marché dans le temps

2.2.2. *Moyen(s) de contrôle prévu(s)*

Le MIE sera essentiellement mise en œuvre par gestion centralisée directe et indirecte de la Commission. Des cas de gestion conjointe pourraient être envisagés. En ce qui concerne les subventions, les principaux éléments du système de contrôle interne sont les procédures de sélection et d'évaluation des propositions de subvention (contrôles *ex ante*), les contrôles techniques et des transactions financières durant la gestion des projets, sur la base des comptes rendus et des audits *ex post* des bénéficiaires.

En ce qui concerne les méthodes de contrôle des subventions, aucun changement majeur n'est envisagé. D'après notre estimation, le MIE présentera des caractéristiques de risque comparables et il sera appliqué la même stratégie de contrôle. Nous estimons donc que le niveau escompté de non-conformité sera conforme à l'expérience acquise par l'AE RTE-T en matière de gestion des projets RTE-T, à savoir:

La méthode d'échantillonnage utilisée pour les contrôles est en partie aléatoire, en partie basée sur le risque. Le taux d'erreurs détectées (ajustements financiers recommandés en % des paiements effectués) était inférieur à 1 % en 2009 et 2010. Cela peut, dans une certaine mesure, s'expliquer par le partage de connaissances avec le circuit financier *ex ante* (séance consacrée aux leçons tirées des audits de 2008 et 2009 et des techniques de prévention des fraudes). En raison de la taille limitée de l'échantillon et de la méthode combinée aléatoire/risque, le taux d'erreurs ne peut toutefois pas être extrapolé à tous les projets gérés par l'AE RTE-T.

Les accords et décisions de mise en œuvre des actions dans le cadre du MIE prévoient une supervision et un contrôle financier par la Commission, ou tout représentant autorisé par elle, ainsi que des audits effectués par la Cour des comptes et des contrôles sur place effectués par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF), conformément aux procédures prévues dans le règlement (CE, Euratom) n° 2185/96 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, et le règlement (CE) n° 1073/1999 du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 1999 relatif aux enquêtes effectuées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF).

En ce qui concerne la mise en œuvre des instruments financiers, toute convention avec une entité à laquelle des tâches ont été confiées ou avec d'autres institutions financières concernées, prévoit expressément que la Commission et la Cour des comptes disposent d'un pouvoir de contrôle, sur pièces, sur place et sur les informations, même conservées sur un support électronique, concernant tous les tiers ayant bénéficié de fonds de l'Union.

2.2.3. Nature et intensité des contrôles

Résumé des contrôles	Montant en MEUR	Nombre de bénéficiaires: transactions (% du total)	Intensité du contrôle * (évaluation 1-4)	Couverture (% de la valeur)
Gestion des actions depuis l'évaluation jusqu'aux audits <i>ex post</i>	371**	1) suivi global de tous les projets: 100 %	1	100 %
		2) audit des projets sélectionnés: 5 %	4	10 %

(**) Approximation basée sur les éléments suivants: 9,9 MEUR x 7 x 6, où:

- 9,9 MEUR correspond aux coûts administratifs annuels de l'AE RTE-T pour 8 000 MEUR de crédits opérationnels
- 7 correspond au nombre d'années du CFP

- 6 correspond au multiplicateur pour atteindre la dotation du MIE, d'un montant de 50 000 MEUR

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

Préciser les mesures de prévention et de protection existantes ou envisagées.

La Commission veillera à ce que, lors de la mise en œuvre d'actions financées au titre du présent règlement, les intérêts financiers de l'Union soient protégés par l'application de mesures préventives contre la fraude, la corruption et toute autre activité illégale, par des contrôles effectifs et par la récupération des montants indûment versés, ainsi que, si des irrégularités sont constatées, par l'application de sanctions effectives, proportionnées et dissuasives, conformément au règlement (CE, Euratom) n° 2988/95, au règlement (CE, Euratom) n° 2185/96 et au règlement (CE) n° 1073/1999 du Parlement européen et du Conseil.

La Commission ou ses représentants et la Cour des comptes exerceront le pouvoir de contrôle, sur pièces et sur place, sur tous les bénéficiaires de subventions, les contractants et sous-contractants qui ont bénéficié de fonds de l'Union.

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

Les DG INFSO, MOVE et ENER ont adopté, ou adopteront d'ici à 2013, des stratégies antifraude et des plans d'action correspondants au niveau DG qui couvrent l'intégralité du cycle de la dépense, compte tenu de la proportionnalité et du rapport coût/bénéfice des mesures à mettre en œuvre, et permettent une évaluation des risques du programme.

Les trois DG veilleront à ce que leur approche de la **gestion du risque de fraude** vise à recenser les domaines où il y a un risque de fraude, compte tenu d'une analyse coût/bénéfice sectorielle au niveau DG et à l'aide des travaux de l'OLAF en matière de prévention des fraudes et d'analyse des risques.

Les conventions de subvention et les marchés publics seront établis sur la base de modèles types qui définiront les mesures antifraude d'application générale.

Une formation sur la gestion des subventions sera organisée pour le personnel responsable des projets.

En ce qui concerne les instruments financiers, les institutions financières qui participent à l'exécution d'opérations financières réalisées au titre d'un instrument financier devront respecter les normes applicables en matière de prévention du blanchiment de capitaux et de lutte contre le terrorisme. Elles ne peuvent être établies dans des territoires dont les juridictions ne coopèrent pas avec l'Union pour l'application des normes fiscales convenues au niveau international.

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

(en prix courants)

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

- Lignes budgétaires existantes

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro Description: Réseau transeuropéen de transport	CD/CND ⁵⁹	de pays de l'AELE ⁶⁰	de pays candidats ⁶¹	de pays tiers	au sens de l'article 18, paragraphe 1, point a) bis, du règlement financier
1	06 03 03	CD	NON	NON	NON	NON
1	06 01 04 31	CND	NON	NON	NON	NON
Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro Description: Réseau transeuropéen d'énergie	CD/CND ⁶²	de pays de l'AELE ⁶³	de pays candidats ⁶⁴	de pays tiers	au sens de l'article 18, paragraphe 1, point a) bis, du règlement financier
1	32 03 02 (RTE-E)	CD	NON	NON	NON	NON
1	32 01 04 XX	CND	NON	NON	NON	NON
Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro Description: programme-cadre pour la compétitivité et l'innovation – PAS-TIC	CD/CND ⁶⁵	de pays de l'AELE ⁶⁶	de pays candidats ⁶⁷	de pays tiers	au sens de l'article 18, paragraphe 1, point a) bis, du règlement financier
1	09 03 XX	CD	NON	NON	NON	NON

⁵⁹ CD = Crédits Dissociés / CND = Crédits Non Dissociés.

⁶⁰ AELE: Association Européenne de Libre-Échange.

⁶¹ Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

⁶² CD = Crédits Dissociés / CND = Crédits Non Dissociés.

⁶³ AELE: Association Européenne de Libre-Échange.

⁶⁴ Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

⁶⁵ CD = Crédits Dissociés / CND = Crédits Non Dissociés.

⁶⁶ AELE: Association Européenne de Libre-Échange.

⁶⁷ Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

1	09 01 04 XX	CND	NON	NON	NON	NON
Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro Description: Fonds de cohésion	CD/CDN ⁶⁸	de pays de l'AELE ⁶⁹	de pays candidats ⁷⁰	de pays tiers	au sens de l'article 18, paragraphe 1, point a) <i>bis</i> , du règlement financier
1	13 04 02	CD	NON	NON	NON	NON
1	13 01 04 XX	CND	NON	NON	NON	NON

- Nouvelles lignes budgétaires dont la création est demandée

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro [Rubrique.....]]	CD/CND	de pays AELE	de pays candidats	de pays tiers	au sens de l'article 18, paragraphe 1, point a) <i>bis</i> , du règlement financier
	[XX.YY.YY.YY]		OUI/N ON	OUI/NO N	OUI/N ON	OUI/NON

Une ligne budgétaire unique est envisagée concernant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, mais il en sera décidé ultérieurement.

⁶⁸ CD = Crédits Dissociés / CND = Crédits Non Dissociés.

⁶⁹ AELE: Association Européenne de Libre-Échange.

⁷⁰ Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

3.2. Incidence estimée sur les dépenses

3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses

En millions d'euros (à la 3^e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel:	Numéro 1	Rubrique: Croissance intelligente et inclusive
---	-------------	--

DG: MOVE			Année N ⁷¹ 2014	Année N+1 2015	Année N+2 2016	Année N+3 2017	Année N+4 2018	Année N+5 2019	Année N+6 2020	> 2020	TOTAL
• Crédits opérationnels											
Numéro de ligne budgétaire 06 03 03	Engagements	(1)	2427,3	2687,5	3183,2	3471,8	4000,5	4315,2	4401,9		24487,4
	Paievements	(2)	0	2099,7	2299,7	2449,7	2599,7	2799,7	2999,7	9239,2	24487,4
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes opérationnels ⁷²											
Numéro de ligne budgétaire 06 01 04 31(*)		(3)	12,7	17,5	17,8	18,2	18,5	18,8	19,1		122,6
TOTAL des crédits pour la DG MOVE	Engagements	=1+1a +3	2440,0	2705,0	3201,0	3490,0	4019,0	4334,0	4421,0	0,0	24610,0
	Paievements	=2+2a +3	12,7	2117,2	2317,5	2467,9	2618,2	2818,5	3018,8	9239,2	24610,0

(*) Ces chiffres concernent la subvention octroyée à l'agence exécutive RTE-T et couvrent la gestion de la partie transport du MIE et la clôture du soutien financier aux projets d'intérêt commun du réseau transeuropéen de transport à partir des programmes précédents. Ils découlent de l'hypothèse d'un portefeuille de 500 projets.

⁷¹ L'année N est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative.

⁷² Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

DG: REGIO			Année N ⁷³ 2014	Année N+1 2015	Année N+2 2016	Année N+3 2017	Année N+4 2018	Année N+5 2019	Année N+6 2020	> 2020	TOTAL
• Crédits opérationnels											
Numéro de ligne budgétaire 13 04 02	Engagements	(1)	1477,9	1511,9	1544,3	1587,4	1648,9	1693,9	1774		11238,3
	Paiements	(2)	0,0	972,9	1102,6	1236,5	1291,7	1373,2	1551,3	3710,1	11238,3
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes opérationnels ⁷⁴											
Numéro de ligne budgétaire 13 01 04 XX (**)		(3)	5,1	5,4	5,6	5,9	6,2	6,6	6,6		41,4
TOTAL des crédits pour la DG REGIO	Engagements	=1+1a+3	1483,0	1517,4	1549,9	1593,3	1655,1	1700,4	1780,6		11279,7
	Paiements	=2+2a+3	5,1	978,3	1108,3	1242,4	1297,9	1379,7	1557,9	3710,1	11279,7

(**) Montant supplémentaire pour couvrir la subvention octroyée à l'agence exécutive RTE-T (nouvelle ligne budgétaire à créer) dans l'hypothèse où ces montants seraient délégués à l'agence exécutive RTE-T. Les règles applicables en vertu du présent règlement pour les réseaux transeuropéens de transport s'appliquent. Des appels spécifiques seront lancés pour des projets de mise en œuvre du réseau central exclusivement dans les États membres éligibles à un financement par le Fonds de cohésion. Ils découlent de l'hypothèse d'un portefeuille d'environ 160 projets.

⁷³ L'année N est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative.

⁷⁴ Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

DG: ENER			Année N ⁷⁵ 2014	Année N+1 2015	Année N+2 2016	Année N+3 2017	Année N+4 2018	Année N+5 2019	Année N+6 2020	> 2020	TOTAL
• Crédits opérationnels											
Numéro de ligne budgétaire 32 03 02	Engagements	(1)	1029,52 2	1333,02 2	1139,02 2	1319,02 2	1495,02 2	1759,02 2	2271,02 2	0	10345,654
	Paielements	(2)	452,542	915,785	1174,82 2	1264,78 2	1353,26 2	1568,94 2	1921,38 2	1694,13 7	10345,654
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes opérationnels ⁷⁶											
Numéro de ligne budgétaire 32 01 XX (***)		(3)	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	0	15,346
TOTAL des crédits pour la DG ENER	Engagements	=1+1a +3	1033	1335	1141	1321	1497	1761	2273	0	10361
	Paielements	=2+2a+ 3	456,02	917,763	1176,8	1266,76	1355,24	1570,92	1923,36	1694,13 7	10361

(***) Ces crédits comprennent les dépenses des coordinateurs de l'UE. De plus, sous réserve d'une nouvelle décision, il pourrait être fait appel à l'ACRE pour l'exécution de tâches définies dans les dispositions du règlement sur les orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes.

⁷⁵ L'année N est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative.

⁷⁶ Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

DG: INFSO			Année N ⁷⁷ 2014	Année N+1 2015	Année N+2 2016	Année N+3 2017	Année N+4 2018	Année N+5 2019	Année N+6 2020	> 2020	TOTAL
• Crédits opérationnels											
Numéro de ligne budgétaire 09 03 XX	Engagements	(1)	679,000	843,800	1302,600	1621,400	1734,200	2003,000	2284,000	0	10468,000
	Paielements	(2)	454,000	683,800	1262,600	1581,400	1719,200	2003,000	2258,000	506,000	10468,000
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes opérationnels ⁷⁸											
Numéro de ligne budgétaire 09 01 04 XX		(3)	2,000	2,200	2,400	2,600	2,800	3,000	3,000	0	18,000
TOTAL des crédits pour la DG INFSO	Engagements	=1+1a +3	681,000	846,000	1305,000	1624,000	1737,000	2006,000	2287,000	0	10486,000
	Paielements	=2+2a+3	456,000	686,000	1265,000	1584,000	1722,000	2006,000	2261,000	506,000	10486,000
• TOTAL des crédits opérationnels (*)	Engagements	(4)	4135,82 2	4864,32 2	5624,82 2	6412,22 2	7229,72 2	8077,22 2	8956,92 2	0,000	45301,0 54
	Paielements	(5)	906,542	3699,28 5	4737,12 2	5295,88 2	5672,16 2	6371,64 2	7179,08 2	11439, 34	45301,0 54
• TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques (*)		(6)	18,178	21,678	22,178	22,778	23,278	23,778	24,078	0	155,946
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 1 (*) du cadre financier pluriannuel	Engagements	=4+6	4154,00 0	4886,00 0	5647,00 0	6435,00 0	7253,00 0	8101,00 0	8981,00 0	0,000	45457,0 00
	Paielements	=5+6	924,720	3720,96 3	4759,30 0	5318,66 0	5695,44 0	6395,42 0	7203,16 0	11439, 337	45457,0 00

⁷⁷

L'année N est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative.

⁷⁸

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

(*) À l'exclusion des crédits provenant de la DG REGIO (Fonds de cohésion).

• TOTAL des crédits opérationnels (**)	Engagements	(4)	5613,72 2	6376,22 2	7169,12 2	7999,62 2	8878,62 2	9771,12 2	10730,9 22	0,000	56539,3 54
	Paievements	(5)	906,542	4672,18 5	5839,72 2	6532,38 2	6963,86 2	7744,84 2	8730,38 2	15149, 44	56539,3 54
• TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques (**)		(6)	23,278	27,078	27,778	28,678	29,478	30,378	30,678	0	197,346
	Engagements	=4+6	5637,00 0	6403,30 0	7196,90 0	8028,30 0	8908,10 0	9801,50 0	10761,6 00	0,000	56736,7 00
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 1 (**) du cadre financier pluriannuel	Paievements	=5+6									
			929,820	4699,26 3	5867,50 0	6561,06 0	6993,34 0	7775,22 0	8761,06 0	15149, 437	56736,7 00

(**) Y compris les crédits provenant de la DG REGIO (Fonds de cohésion).

Si plusieurs rubriques sont concernées par la proposition/l'initiative: (néant)

• TOTAL des crédits opérationnels	Engagements	(4)									
	Paievements	(5)									
• TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques		(6)									
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 4 du cadre financier pluriannuel (Montant de référence)	Engagements	=4+6									
	Paievements	=5+6									

Rubrique du cadre financier pluriannuel:	5	Dépenses administratives
---	----------	--------------------------

En millions d'euros (à la 3^e décimale)

		Année 2014	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Année 2020	TOTAL
DG: MOVE									
• Ressources humaines		4,198	4,516	4,771	5,089	5,280	5,280	5,280	34,414
• Autres dépenses administratives		1,100	1,110	1,120	1,230	1,240	1,250	1,260	8,310
TOTAL DG MOVE	Crédits	5,298	5,626	5,891	6,319	6,520	6,530	42,724	42,724
DG: ENER (*)									
• Ressources humaines		5,406	6,233	7,123	7,315	7,315	7,506	7,506	48,404
• Autres dépenses administratives		0,171	0,171	0,171	0,471	0,171	0,171	0,471	1,797
TOTAL DG ENER		5,577	6,404	7,294	7,786	7,486	7,677	7,977	50,201
DG: INFSO (*)									
• Ressources humaines		11,117	12,451	14,484	15,310	16,263	17,025	17,279	103,929
• Autres dépenses administratives		0,200	0,210	0,220	0,230	0,240	0,250	0,260	1,610
TOTAL DG INFSO	Crédits	11,317	12,661	14,704	15,540	16,503	17,275	17,539	105,539

(*) La DG ENER et la DG INFSO envisagent aussi d'externaliser (partiellement) la mise en œuvre du MIE et de la confier à des agences. Les montants et les imputations seront ajustés si nécessaire en fonction des résultats du processus d'externalisation.

TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel	(Total engagements = Total paiements)	22,192	24,691	27,889	29,645	30,509	31,482	32,056	198,464
--	---------------------------------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	----------------

En millions d'euros (à la 3^e décimale)

		Année 2014 ⁷⁹	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Année 2020	> 2020	TOTAL
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 5 (*) du cadre financier pluriannuel	Engagements	4176,19 2	4910,69 1	5674,88 9	6464,64 5	7283,50 9	8132,48 2	9013,05 6	0,000	45655,4 64
	Paievements	946,912	3745,65 4	4787,18 9	5348,30 5	5725,94 9	6426,90 2	7235,21 6	11439, 337	45655,4 64

(*) À l'exclusion des crédits provenant de la DG REGIO (Fonds de cohésion).

		Année 2014 ⁸⁰	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Année 2020	> 2020	TOTAL
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 5 (**) du cadre financier pluriannuel	Engagements	5659,19 2	6427,99 1	2327,88 9	8057,94 5	8057,94 5	9832,98 2	10793,6 56	0,000	56935,1 64
	Paievements	952,012	4723,95 4	5895,38 9	6590,70 5	7023,84 9	7806,70 2	8793,11 6	15149, 437	56935,1 64

(**) Y compris les crédits provenant de la DG REGIO (Fonds de cohésion).

⁷⁹ L'année N est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative.

⁸⁰ L'année N est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative.

3.2.2. Incidence estimée sur les crédits opérationnels

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

Indiquer les objectifs et les réalisations		Crédits d'engagement en millions d'euros (à la 3 ^e décimale)																TOTAL
		Année 2014	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)												
		RÉALISATIONS																
⇓	Type de réalisation ⁸¹	Coût moyen de la réalisation	Nbre de réalisations	Coût	Nbre de réalisations	Coût	Nbre de réalisations	Coût	Nbre de réalisations	Coût	Nbre de réalisations	Coût	Nbre de réalisations	Coût	Nbre de réalisations	Coût	Nbre total de réalisations	Coût total

⁸¹ Les réalisations se réfèrent aux produits et services qui seront fournis (par exemple: nombre d'échanges d'étudiants financés, nombre de km de routes construites, etc.).

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES ⁸² réseaux de transport
--

- Réalisation Il est prévu de fournir 168,57451 milliards EUR d'investissements sur le total estimé de **267,04247 milliards** EUR indiqué dans la liste des projets d'infrastructures de transport présélectionnés figurant à la partie 1 de l'annexe au règlement MIE.

- les 2 256,9 millions EUR apportés par l'UE au titre d'instruments financiers engendreront 44,9532 milliards EUR d'investissements,
- les 11 238,3 millions EUR apportés par l'UE au titre du Fonds de cohésion engendreront 12,924045 milliards EUR d'investissements,
- les 22 230,5 millions EUR restants apportés par l'UE engendreront 110,69726 milliards EUR d'investissements (sur la base d'un taux moyen de cofinancement de 20%) (tous les montants sont exprimés en prix courants)

En millions d'euros (prix de 2011)

**Investissements estimés pour les
projets présélectionnés énumérés à
la partie 1 de l'annexe au règlement
MIE**

Priorités horizontales	47 500,00
<i>dont SESAR</i>	30 000,00
1. Corridor Baltique – Adriatique	13 353,20
2. Varsovie – Berlin – Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe – Midlands	5 673,00
3. Corridor méditerranéen	37 690,00
4. Hambourg/Rostock – Burgas/Frontière TR – Le Pirée – Nicosie	8 037,60
5. Helsinki – La Valette	31 936,00
6. Gênes – Rotterdam	15 622,50
7. Lisbonne – Strasbourg	17 170,00
8. Dublin – Londres – Paris – Bruxelles	4 582,00

⁸² Tel que décrit dans la partie 1.4.2. «Objectif(s) spécifique(s)»

9. Amsterdam – Bâle/Lyon – Marseille	12 551,30
10. Corridor Strasbourg – Danube	15 939,40
Autres tronçons du réseau central	27 563,21
Total	237 618,21

Le détail des chiffres par corridor sera fourni lors de la planification et de la réalisation du programme.

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES réseaux d'énergie

-	Réalisation des 11 corridors et domaines prioritaires à
Réalisation	940,514 millions EUR par corridor en moyenne

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES réseaux de télécommunications ⁸³

-	Infrastructure	Au titre du MIE, il est prévu d'apporter un soutien aux infrastructures de services numériques suivantes:	2446,000
Réalisation	s de services numériques mises au point et déployées en Europe	• Identification et authentification électroniques interopérables en Europe • Plateforme centrale d'interconnexion des registres du commerce européens • Procédures électroniques de création et de gestion d'entreprise dans un autre pays européen • Services transfrontaliers interopérables de passation électronique de marchés • Services transfrontaliers interopérables de justice en ligne • Services transfrontaliers interopérables de santé en ligne	

⁸³ La répartition définitive des ressources budgétaires dépensées entre instruments financiers et subventions dépendra de l'adoption des instruments financiers par le marché.

- Réalisation	Milliers de foyers connectés à Internet en haut débit	0.18	182 7	321,00 0	357 3	627,800	554 7	974,60 0	6269	1101,400	80 31	1411,20 0	927 6	1630 ,000	111 26	1955,000	456 49	8021,000
------------------	---	------	----------	-------------	----------	---------	----------	-------------	------	----------	----------	--------------	----------	--------------	-----------	----------	-----------	----------

Sous-total pour l'objectif spécifique Télécommunications		679,0 00		843,800		1 302,600		1 621,400		1 734,20 0		2 003,00 0		2 284,000		10 468,000
COÛT TOTAL																56 539,354

3.2.3. Incidence estimée sur les crédits de nature administrative

3.2.3.1. Synthèse

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

En millions d'euros (à la 3^e décimale)

DG MOVE	Année 2014	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Année 2020	TOTAL
RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel								
Ressources humaines	4,198	4,516	4,771	5,089	5,280	5,280	5,280	34,414
Autres dépenses administratives	1,100	1,110	1,120	1,230	1,240	1,250	1,260	8,310
Sous-total RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel	5,298	5,626	5,891	6,319	6,520	6,530	6,54	42,724
Hors RUBRIQUE 5⁸⁴ du cadre financier pluriannuel (*)								
Ressources humaines								
Autres dépenses de nature administrative 06 01 04 31	12,7	17,5	17,8	18,2	18,5	18,8	19,1	122,6
Autres dépenses de nature administrative 13 01 04 XX	5,1	5,4	5,6	5,9	6,2	6,6	6,6	41,4
Sous-total hors RUBRIQUE 5 (**) du cadre financier pluriannuel	12,7	17,5	17,8	18,2	18,5	18,8	19,1	122,6
Sous-total hors RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel	17,8	22,9	23,4	24,1	24,7	25,4	25,7	164,0
TOTAL MOVE(**)	17,998	23,126	23,691	24,519	25,02	25,33	25,64	165,324

⁸⁴

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

TOTAL MOVE	23,098	28,526	29,291	30,419	31,22	31,93	32,24	206,724
-------------------	--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------	---------

(*) Dans l'hypothèse où les parties Transports et Fonds de cohésion sont déléguées à l'AE RTE-T.

(**) À l'exclusion du Fonds de cohésion 13 01 04 XX.

En millions d'euros (à la 3^e décimale)

DG ENER	Année 2014	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Année 2020	TOTAL
RUBRIQUE 5 (*) du cadre financier pluriannuel								
Ressources humaines	5,406	6,233	7,123	7,315	7,315	7,506	7,506	48,404
Autres dépenses administratives	0,171	0,171	0,171	0,471	0,171	0,171	0,471	1,797
Sous-total RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel	5,577	6,404	7,294	7,786	7,486	7,677	7,977	50,201
Hors RUBRIQUE 5⁸⁵ du cadre financier pluriannuel								
Ressources humaines								
Autres dépenses de nature administrative (**)	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	15,346
Sous-total hors RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	15,346
TOTAL ENER	9,055	8,382	9,272	9,764	9,464	9,655	9,955	65,547

(*) La DG ENER envisage d'externaliser (partiellement) la mise en œuvre du MIE et de la confier à des agences. Les montants et les imputations seront ajustés si nécessaire en fonction des résultats du processus d'externalisation.

(**) Ces crédits comprennent les dépenses des coordinateurs de l'UE. De plus, sous réserve d'une nouvelle décision, il pourrait être fait appel à l'ACRE pour l'exécution de tâches définies dans les dispositions du règlement sur les orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes.

⁸⁵ Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

En millions d'euros (à la 3^e décimale)

DG INFSO	Année 2014	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Année 2020	TOTAL
RUBRIQUE 5 (*) du cadre financier pluriannuel								
Ressources humaines	11,117	12,451	14,484	15,310	16,263	17,025	17,279	103,929
Autres dépenses administratives	0,2	0,21	0,22	0,23	0,24	0,25	0,26	1,61
Sous-total RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel	11,317	12,661	14,704	15,540	16,503	17,275	17,539	105,539
Hors RUBRIQUE 5⁸⁶ du cadre financier pluriannuel								
Ressources humaines								
Autres dépenses de nature administrative	2	2,2	2,4	2,6	2,8	3	3	18
Sous-total hors RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel	2	2,2	2,4	2,6	2,8	3	3	18
TOTAL INFSO	13,317	14,861	17,104	18,140	19,303	20,275	20,539	123,539

(*) La DG INFSO envisage d'externaliser (partiellement) la mise en œuvre du MIE et de la confier à des agences. Les montants et les imputations seront ajustés si nécessaire en fonction des résultats du processus d'externalisation.

TOTAL des crédits de nature administrative de la rubrique 5 du CFP	22,192	24,691	27,889	29,645	30,509	31,482	32,056	198,464
TOTAL des crédits de nature administrative de la rubrique 5 du CFP (*)	18,178	21,678	22,178	22,778	23,278	23,778	24,078	155,946
TOTAL des crédits de nature administrative hors rubrique 5 du CFP	23,278	27,078	27,778	28,678	29,478	30,378	30,678	197,346

⁸⁶

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

TOTAL des crédits de nature administrative (*)	40,37	46,369	50,067	52,423	53,787	55,26	56,134	354,410
TOTAL des crédits de nature administrative	45,47	51,769	55,667	58,323	59,987	61,86	62,734	395,810

(*) À l'exclusion du Fonds de cohésion 13 01 04 XX.

3.2.3.2. Besoins estimés en ressources humaines

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

Estimation à exprimer en équivalent temps plein

<i>DG MOVE</i>	Année 2014	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Année 2020
• Emplois du tableau des effectifs (postes de fonctionnaires et d'agents temporaires)							
06 01 01 01 (au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission)	26	28	29	31	32	32	32
XX 01 01 02 (en délégation)							
06 01 05 01 (recherche indirecte)							
10 01 05 01 (recherche directe)							
• Personnel externe (en équivalent temps plein: ETP)⁸⁷							
06 01 02 01 (AC, END et INT de l'enveloppe globale)	14	15	17	18	19	19	19
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT et JED dans les délégations)							
XX 01 04 yy ⁸⁸							
06 01 05 02 (AC, END et INT sur recherche indirecte)							
10 01 05 02 (AC, END et INT sur recherche directe)							
Autre ligne budgétaire (à spécifier)							
TOTAL MOVE	40	43	46	49	51	51	51

⁸⁷ AC = Agent Contractuel; INT= intérimaire; JED= Jeune Expert en Délégation; AL = Agent Local; END = Expert National Détaché.

⁸⁸ Sous-plafond de personnel externe sur crédits opérationnels (anciennes lignes «BA»).

XX est le domaine politique ou titre concerné.

Les besoins en ressources humaines seront couverts par les effectifs de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et à la lumière des contraintes budgétaires existantes. Les montants et les imputations seront ajustés en fonction des résultats du processus d'externalisation envisagé.

Description des tâches à effectuer:

Fonctionnaires et agents temporaires	Élaboration de politiques et de stratégie, gestion et contrôle de programme, sélection de projets, coordination et liaison avec toutes les parties prenantes au niveau du programme [ministères, autres DG, institutions européennes, banques internationales (par exemple, la BEI)], supervision et contrôle des agences associées (personnel externe).
Personnel externe	Gérer le système d'information TENtec: collecte de données techniques, financières et géographiques pour l'analyse, la gestion et la prise de décisions en rapport avec le programme.

Estimation à exprimer en équivalent temps plein

DG ENER		Année 2014	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	
Emplois du tableau des effectifs (postes de fonctionnaires et d'agents temporaires)								
32 01 01 01 (au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission)		34	39	45	45	45	46	
XX 01 01 02 (en délégation)								
XX 01 05 01 (recherche indirecte)								
10 01 05 01 (recherche directe)								
Personnel externe (en équivalent temps plein: ETP)⁸⁹								
32 01 02 01 (AC, END et INT de l'enveloppe globale)		17	20	22	25	25	26	
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT et JED dans les délégations)								
XX 01 04 yy ⁹⁰	- au siège ⁹¹							
	- en délégation							
XX 01 05 02 (AC, END et INT sur recherche indirecte)								
10 01 05 02 (AC, END et INT sur recherche directe)								
Autre ligne budgétaire (à spécifier)								
TOTAL ENER		51	59	67	70	70	72	

XX est le domaine politique ou titre concerné.

⁸⁹ AC = Agent Contractuel; INT= intérimaire; JED= Jeune Expert en Délégation; AL = Agent Local; END = Expert National Détaché.

⁹⁰ Sous-plafond de personnel externe sur crédits opérationnels (anciennes lignes «BA»).

⁹¹ Essentiellement pour les Fonds structurels, le Fonds européen agricole pour le développement rural (Feader) et le Fonds européen pour la pêche (FEP).

Les besoins en ressources humaines seront couverts par les effectifs de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et à la lumière des contraintes budgétaires existantes. Les montants et les imputations seront ajustés en fonction des résultats du processus d'externalisation envisagé.

Description des tâches à effectuer:

Fonctionnaires et agents temporaires	- Soutien aux enceintes régionales et thématiques pour le recensement de projets d'intérêt commun - Processus de sélection - Gestion des appels à propositions annuels et sélection des projets pouvant bénéficier d'un concours financier de l'UE - Gestion financière et de projet - Évaluations
Personnel externe	- Soutien aux enceintes régionales et thématiques pour le recensement de projets d'intérêt commun - Processus de sélection - Gestion des appels à propositions annuels et sélection des projets pouvant bénéficier d'un concours financier de l'UE - Gestion financière et de projet - Évaluations

Estimation à exprimer en équivalent temps plein

DG INFSO				Année 2014	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Année 2020
• Emplois du tableau des effectifs (postes de fonctionnaires et d'agents temporaires)										
09 01 01 01 (au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission)				83	93	108	114	121	127	129
XX 01 01 02 (en délégation)										
XX 01 05 01 (recherche indirecte)										
10 01 05 01 (recherche directe)										
• Personnel externe (en équivalent temps plein: ETP) ⁹²										
09 01 02 01 (AC, END et INT de l'enveloppe globale)				9	10	12	13	14	14	14
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT et JED dans les délégations)										
XX 01 04 yy ⁹³	- au siège ⁹⁴									
	- en délégation									
XX 01 05 02 (AC, END et INT sur recherche indirecte)										
10 01 05 02 (AC, END et INT sur recherche directe)										
Autre ligne budgétaire (à spécifier)										
TOTAL				92	103	120	127	135	141	143

XX est le domaine politique ou titre concerné.

Les besoins en ressources humaines seront couverts par les effectifs de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et à la lumière des contraintes budgétaires existantes. Les montants et les imputations seront ajustés en fonction des résultats du processus d'externalisation envisagé.

Description des tâches à effectuer:

Fonctionnaires et agents temporaires	Coordination des politiques et stratégies, gestion de programme, de projet et des subventions									
Personnel externe	Gestion des projets et subventions									
Total des besoins estimés en ressources humaines	183	205	233	246	256	264	266			

⁹² AC = Agent Contractuel; INT= intérimaire; JED=Jeune Expert en Délégation; AL = Agent Local; END = Expert National Détaché.

⁹³ Sous-plafond de personnel externe sur crédits opérationnels (anciennes lignes «BA»).

⁹⁴ Essentiellement pour les Fonds structurels, le Fonds européen agricole pour le développement rural (Feader) et le Fonds européen pour la pêche (FEP).

3.2.4. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel 2014-2020

- ☒ La proposition/l'initiative est compatible avec le cadre financier pluriannuel 2014-2020.
- ☐ La proposition/l'initiative nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée du cadre financier pluriannuel.

Expliquez la reprogrammation requise, en précisant les lignes budgétaires concernées et les montants correspondants.

n.a.

- ☐ La proposition/l'initiative nécessite le recours à l'instrument de flexibilité ou la révision du cadre financier pluriannuel⁹⁵.

Expliquez le besoin, en précisant les rubriques et lignes budgétaires concernées et les montants correspondants.

n.a.

3.2.5. Participation de tiers au financement

- ☒ La proposition/l'initiative ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties.
- La proposition/l'initiative prévoit un cofinancement estimé ci-après:

Crédits en millions d'euros (à la 3^e décimale)

	Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			Total
Préciser l'organisme de cofinancement								
TOTAL des crédits cofinancés								

⁹⁵ Voir points 19 et 24 de l'accord interinstitutionnel.

3.3. Incidence estimée sur les recettes

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

En millions d'euros (à la 3^e décimale)

Ligne budgétaire de recette:	Montants inscrits pour l'exercice en cours	Impact de la proposition/l'initiative ⁹⁶						
		Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)		
Article								

Pour les recettes diverses qui seront «affectées», préciser la(les) ligne(s) budgétaire(s) de dépense concernée(s).

à déterminer (les recettes générées par les instruments financiers seront réutilisées pendant la durée du programme, et finalement encaissées à titre de recettes, ainsi que le montant principal à la fin du programme.)

Préciser la méthode de calcul de l'effet sur les recettes.

⁹⁶ En ce qui concerne les ressources propres traditionnelles (droits de douane, cotisations sur le sucre), les montants indiqués doivent être des montants nets, c'est-à-dire des montants bruts après déduction de 25 % de frais de perception.