

RÈGLEMENT (UE) 2021/1153 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 7 juillet 2021****établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et abrogeant les règlements (UE) n° 1316/2013 et (UE) n° 283/2014****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment ses articles 172 et 194,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Afin de parvenir à une croissance intelligente, durable et inclusive, de stimuler la création d'emplois et de respecter les engagements de décarbonation à long terme, l'Union a besoin d'infrastructures modernes, multimodales et hautement performantes dans ses secteurs des transports, de l'énergie et du numérique pour contribuer à l'interconnexion et à l'intégration de l'Union et de toutes ses îles et régions, y compris ses régions éloignées, ultrapériphériques, périphériques, montagneuses et à faible densité de population. Ces interconnexions devraient permettre d'améliorer la libre circulation des personnes, des biens, des capitaux et des services. Les réseaux transeuropéens devraient faciliter les connexions transfrontières, favoriser une plus grande cohésion économique, sociale et territoriale, et contribuer à une économie sociale de marché plus compétitive et plus durable et à la lutte contre le changement climatique.
- (2) Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) vise à accélérer l'investissement dans le domaine des réseaux transeuropéens et à mobiliser les financements provenant tant du secteur public que du secteur privé, tout en renforçant la sécurité juridique et en respectant le principe de neutralité technologique. Le MIE devrait permettre d'exploiter au mieux les synergies entre les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique, renforçant ainsi l'efficacité de l'intervention de l'Union et permettant de réduire au minimum les coûts de mise en œuvre.
- (3) Le MIE devrait également contribuer aux mesures prises par l'Union pour lutter contre le changement climatique et soutenir des projets durables sur les plans environnemental et social, comprenant, le cas échéant, des actions d'adaptation au changement climatique et d'atténuation de ses effets. En particulier, il convient de renforcer la contribution du MIE à la réalisation des objectifs de l'accord de Paris adopté au titre de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques ⁽⁴⁾ (ci-après dénommé «accord de Paris»), ainsi que de ceux en matière d'énergie et de climat à l'horizon 2030 et de décarbonation à long terme.
- (4) Le MIE devrait garantir un niveau élevé de transparence ainsi que la consultation du public conformément aux dispositions applicables du droit de l'Union et du droit national.
- (5) Compte tenu de l'importance qu'il y a à lutter contre le changement climatique conformément aux engagements pris par l'Union aux fins de la mise en œuvre de l'accord de Paris et des objectifs de développement durable des Nations unies, le présent règlement vise à contribuer à l'intégration des actions en faveur du climat et à atteindre l'objectif global consistant à consacrer au moins 30 % des dépenses du budget de l'Union au soutien des objectifs en matière de climat. En outre, le présent règlement devrait contribuer à la réalisation de l'ambition consistant à consacrer 7,5 % des dépenses annuelles au titre du cadre financier pluriannuel (CFP) 2021-2027 aux objectifs en matière de biodiversité en 2024 et 10 % des dépenses annuelles au titre du CFP 2021-2027 aux objectifs en matière de biodiversité en 2026 et 2027, tout en tenant compte des chevauchements existants entre les objectifs en matière de

⁽¹⁾ JO C 440 du 6.12.2018, p. 191.

⁽²⁾ JO C 461 du 21.12.2018, p. 173.

⁽³⁾ Position du Parlement européen du 17 avril 2019 (JO C 158 du 30.4.2021, p. 884) et position du Conseil en première lecture du 14 juin 2021 (JO C 276 du 9.7.2021, p. 1). Position du Parlement européen du 6 juillet 2021 (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ JO L 282 du 19.10.2016, p. 4.

climat et de biodiversité. Par ses actions, le MIE devrait contribuer pour 60 % de son enveloppe financière globale à la réalisation des objectifs en matière de climat, sur la base, entre autres, des coefficients suivants: i) 100 % des dépenses relatives aux infrastructures ferroviaires, aux infrastructures de recharge, aux carburants alternatifs et durables, aux transports urbains propres, au transport et au stockage d'électricité, aux réseaux intelligents, au transport de CO₂ et aux énergies renouvelables; ii) 40 % des dépenses relatives au transport par voie navigable intérieure et au transport multimodal ainsi qu'aux infrastructures gazières, pour autant que cela permette d'accroître l'utilisation d'hydrogène renouvelable ou de biométhane. Les coefficients détaillés de suivi des dépenses liées au climat qui sont appliqués devraient être cohérents avec ceux fixés à l'annexe I du règlement (UE) 2021/1060 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁵⁾, le cas échéant. Les actions concernées seront identifiées lors de la préparation et de la mise en œuvre du MIE, et réévaluées dans le cadre des processus d'évaluation et de réexamen concernés. Afin d'éviter que les infrastructures soient vulnérables aux effets potentiels du changement climatique à long terme, et de veiller à ce que le coût des émissions de gaz à effet de serre résultant du projet soit inclus dans l'évaluation économique du projet, les projets soutenus par le MIE devraient permettre de résister et de s'adapter au changement climatique, le cas échéant, conformément aux lignes directrices qui devraient être définies par la Commission en accord avec les lignes directrices établies pour d'autres programmes de l'Union.

- (6) Conformément à l'article 8 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, pour toutes ses actions, l'Union doit chercher à éliminer les inégalités, et à promouvoir l'égalité, entre les hommes et les femmes. L'égalité des genres, ainsi que l'égalité des droits et l'égalité des chances pour tous, et l'intégration de ces objectifs dans les autres domaines d'action devraient être pris en compte et promus à tous les stades de l'évaluation, de l'élaboration, de la mise en œuvre et du suivi du MIE.
- (7) Afin de satisfaire aux obligations de rapport en ce qui concerne le recours aux fonds de l'Union pour soutenir les mesures prises en vue de se conformer aux objectifs de la directive (UE) 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁶⁾, les dépenses liées à la réduction des émissions de polluants atmosphériques en vertu de ladite directive devraient faire l'objet d'un suivi.
- (8) Un objectif important du MIE est de renforcer les synergies et la complémentarité entre les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique. À cette fin, il convient que le MIE prévoie l'adoption de programmes de travail abordant des domaines d'intervention spécifiques, par exemple la mobilité connectée et automatisée ou les carburants alternatifs durables. La facilitation de la communication numérique pourrait faire partie intégrante d'un projet d'intérêt commun dans les domaines de l'énergie et des transports. En outre, le MIE devrait offrir, au sein de chaque secteur, la possibilité de considérer comme éligibles certains éléments synergiques relevant d'un autre secteur, lorsqu'une telle approche accroît le bénéfice socio-économique de l'investissement. Les synergies entre les secteurs devraient être encouragées au moyen des critères d'attribution présidant à la sélection des actions et grâce à l'augmentation du cofinancement.
- (9) Le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁷⁾ établit des orientations pour le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) (ci-après dénommées «orientations pour le RTE-T») qui recensent les infrastructures du RTE-T, précisent les exigences à satisfaire dans ce cadre et prévoient des mesures pour la mise en œuvre du RTE-T. En particulier, les orientations pour le RTE-T prévoient l'achèvement du réseau central pour 2030 par la création d'infrastructures nouvelles et par d'importants travaux de modernisation et de rénovation des infrastructures existantes qui sont nécessaires afin d'assurer la continuité du réseau.
- (10) Afin de garantir la connectivité dans toute l'Union, les actions contribuant au développement de projets d'intérêt commun dans le secteur des transports qui sont financés par le MIE devraient s'appuyer sur la complémentarité de tous les modes de transport pour fournir des réseaux efficaces, interconnectés et multimodaux. Il convient d'inclure les routes des États membres dans lesquels il existe toujours d'importants besoins d'investissement pour l'achèvement de leur réseau routier central RTE-T.

⁽⁵⁾ Règlement (UE) 2021/1060 du Parlement européen et du Conseil du 24 juin 2021 portant dispositions communes relatives au Fonds européen de développement régional, au Fonds social européen plus, au Fonds de cohésion, au Fonds pour une transition juste et au Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture, et établissant les règles financières applicables à ces Fonds et au Fonds «Asile, migration et intégration», au Fonds pour la sécurité intérieure et à l'instrument de soutien financier à la gestion des frontières et à la politique des visas (JO L 231 du 30.6.2021, p. 159).

⁽⁶⁾ Directive (UE) 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques, modifiant la directive 2003/35/CE et abrogeant la directive 2001/81/CE (JO L 344 du 17.12.2016, p. 1).

⁽⁷⁾ Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

- (11) Conformément à l'article 193, paragraphe 2, du règlement (UE, Euratom) 2018/1046 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁸⁾ (ci-après dénommé «règlement financier»), il est possible d'octroyer une subvention à une action déjà entamée, pourvu que le demandeur puisse établir la nécessité du démarrage de l'action avant la signature de la convention de subvention. Toutefois, les coûts exposés avant la date de dépôt de la demande de subvention ne sont pas éligibles, sauf dans des cas exceptionnels dûment justifiés. Afin d'éviter toute perturbation du soutien de l'Union susceptible de porter atteinte aux intérêts de celle-ci, il devrait être possible, pendant une durée limitée au début du CFP 2021-2027, de considérer comme éligibles, à compter du 1^{er} janvier 2021, les coûts exposés pour des actions soutenues au titre du présent règlement qui ont déjà commencé, même s'ils ont été exposés avant le dépôt de la demande de subvention.
- (12) Afin d'atteindre les objectifs fixés dans les orientations pour le RTE-T, il est nécessaire de soutenir en priorité les projets RTE-T en cours ainsi que les liaisons transfrontières et les liaisons manquantes et de garantir, le cas échéant, la compatibilité des actions soutenues avec les plans de travail des corridors établis conformément au règlement (UE) n° 1315/2013 et avec le développement global du réseau en ce qui concerne la performance et l'interopérabilité.
- (13) En particulier, le déploiement complet du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) sur le réseau central d'ici à 2030, prévu par le règlement (UE) n° 1315/2013, nécessite de renforcer le soutien au niveau de l'Union et d'encourager la participation d'investisseurs privés.
- (14) Par ailleurs, la connexion des aéroports au réseau central du RTE-T constitue une condition préalable importante pour achever avec succès le réseau central du RTE-T et assurer une intermodalité effective. Par conséquent, il convient d'accorder la priorité à l'établissement de ces connexions, lorsque celles-ci sont manquantes.
- (15) Pour la mise en œuvre d'actions transfrontières, un niveau d'intégration élevé est nécessaire sur le plan de la planification et de la mise en œuvre. Sans que ne soit privilégié aucun des exemples ci-après, cette intégration pourrait être démontrée par l'établissement d'une entreprise unique dédiée au projet, d'une structure de gouvernance commune, d'une coentreprise, d'un cadre juridique bilatéral, d'un cadre fondé sur un acte d'exécution conformément à l'article 47 du règlement (UE) n° 1315/2013 ou de toute autre forme de coopération. Il convient d'encourager l'établissement de structures de gestion intégrée, y compris des coentreprises, notamment en rehaussant le niveau de cofinancement.
- (16) Les mesures de rationalisation visant à faire progresser la réalisation du RTE-T qui sont en cours d'élaboration devraient encourager une mise en œuvre plus efficace des projets d'intérêt commun dans le domaine des transports.
- (17) Afin de tenir compte de l'augmentation des flux de transport et de l'évolution du RTE-T, il convient d'adapter l'alignement des corridors du réseau central et de leurs tronçons présélectionnés. Ces adaptations des corridors du réseau central ne devraient pas compromettre l'achèvement du réseau central d'ici à 2030, devraient améliorer la couverture des corridors sur le territoire des États membres et devraient être proportionnées afin de préserver la cohérence et l'efficacité de la mise en place et de la coordination des corridors. C'est la raison pour laquelle la longueur des corridors du réseau central ne devrait pas augmenter de plus de 15 %. En temps utile, l'alignement des corridors du réseau central devrait tenir compte des résultats du réexamen de la mise en œuvre du réseau central prévu par le règlement (UE) n° 1315/2013. Lors de ce réexamen, il y a lieu de tenir compte des liaisons ferroviaires régionales transfrontières du RTE-T qui ont été abandonnées ou démantelées, ainsi que des autres changements du réseau global et de l'incidence du retrait du Royaume-Uni de l'Union.
- (18) Il est nécessaire de promouvoir les investissements publics et privés dans tous les modes de transport en vue de promouvoir une mobilité intelligente, interopérable, durable, multimodale, inclusive, accessible et répondant aux impératifs de sûreté et de sécurité dans l'ensemble de l'Union. Dans sa communication du 31 mai 2017 intitulée «L'Europe en mouvement: Programme pour une transition socialement équitable vers une mobilité propre,

⁽⁸⁾ Règlement (UE, Euratom) 2018/1046 du Parlement européen et du Conseil du 18 juillet 2018 relatif aux règles financières applicables au budget général de l'Union, modifiant les règlements (UE) n° 1296/2013, (UE) n° 1301/2013, (UE) n° 1303/2013, (UE) n° 1304/2013, (UE) n° 1309/2013, (UE) n° 1316/2013, (UE) n° 223/2014, (UE) n° 283/2014 et la décision n° 541/2014/UE, et abrogeant le règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 (JO L 193 du 30.7.2018, p. 1).

compétitive et connectée pour tous», la Commission a présenté une vaste série d'initiatives visant à rendre la circulation plus sûre, à encourager une tarification routière intelligente, à réduire les émissions de CO₂, la pollution atmosphérique et la congestion, à promouvoir la mobilité connectée et autonome et à garantir de bonnes conditions de transport et de repos aux travailleurs. Ces initiatives devraient être accompagnées d'un soutien financier de l'Union par l'intermédiaire du MIE, le cas échéant.

- (19) Les orientations pour le RTE-T exigent, en ce qui concerne les nouvelles technologies et l'innovation, que le RTE-T permette la décarbonation de tous les modes de transport en encourageant l'efficacité énergétique et l'utilisation de carburants alternatifs, tout en respectant le principe de neutralité technologique. La directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁹⁾ établit un cadre commun de mesures pour le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs pour tous les modes de transport dans l'Union afin de réduire autant que possible la dépendance des transports à l'égard des combustibles fossiles et d'atténuer leur impact sur l'environnement et le climat. Cette directive impose également aux États membres de veiller à ce que des points de recharge ou de ravitaillement ouverts au public soient rendus disponibles d'ici au 31 décembre 2025. Comme la Commission l'a indiqué dans sa communication du 8 novembre 2017 intitulée «Réaliser les objectifs en matière de mobilité à faibles taux d'émissions — Une Union européenne qui protège la planète, donne les moyens d'agir à ses consommateurs et défend son industrie et ses travailleurs», un ensemble complet de mesures visant à promouvoir une mobilité à faibles taux d'émissions est nécessaire, notamment au moyen d'un soutien financier lorsque les conditions du marché ne permettent pas de fournir une incitation suffisante.
- (20) Dans sa communication du 17 mai 2018 intitulée «Une mobilité durable pour l'Europe: sûre, connectée et propre», la Commission a souligné que les véhicules automatisés et les systèmes de connectivité avancés rendront les véhicules plus sûrs, plus facilement partageables et plus accessibles pour tous les citoyens, y compris ceux qui sont parfois coupés des services de mobilité aujourd'hui, comme les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite. Dans cette perspective, la Commission a également proposé un «plan d'action stratégique de l'UE sur la sécurité routière» et une modification de la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁰⁾.
- (21) Afin d'améliorer la réalisation des projets de transport dans les parties moins développées du réseau, une dotation du Fonds de cohésion régie par le règlement (UE) 2021/1058 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹¹⁾ devrait être transférée au MIE pour financer des projets de transport dans les États membres susceptibles de bénéficier de financements au titre du Fonds de cohésion. Dans une première phase, pour 70 % de l'enveloppe transférée, la dotation destinée à des projets éligibles à un financement devrait respecter les dotations nationales au titre du Fonds de cohésion. Il convient d'allouer les 30 % restants de l'enveloppe transférée sur une base concurrentielle au plus grand nombre possible de projets situés dans les États membres susceptibles de bénéficier de financements au titre du Fonds de cohésion, en accordant la priorité aux liaisons transfrontières et aux liaisons manquantes. Les États membres devraient être traités de la même manière, et les désavantages résultant de vulnérabilités géographiques permanentes devraient être dûment pris en considération. La Commission devrait soutenir les États membres susceptibles de bénéficier de financements au titre du Fonds de cohésion dans les efforts qu'ils déploient pour constituer une série appropriée de projets éligibles, en particulier en renforçant les capacités institutionnelles des administrations publiques concernées.
- (22) Dans ses conclusions du 21 juillet 2020, le Conseil européen est convenu que, dans le contexte plus large du CFP 2021-2027, un montant de 1 384 000 000 EUR (aux prix de 2018) provenant du MIE doit être consacré à l'achèvement des grandes liaisons ferroviaires transfrontières manquantes entre les pays de la cohésion afin de contribuer au fonctionnement du marché intérieur, et que les règles de cofinancement du transfert du Fonds de cohésion au MIE doivent s'appliquer à ce montant.
- (23) À la suite de la communication conjointe du 10 novembre 2017 intitulée «Améliorer la mobilité militaire dans l'Union européenne», il est souligné, dans la communication conjointe du 28 mars 2018 relative au plan d'action sur la mobilité militaire, que la politique des infrastructures de transport offre une excellente occasion d'accroître les synergies entre les besoins en matière de défense et le RTE-T, dans l'optique générale d'améliorer la mobilité militaire dans l'ensemble de l'Union, en tenant compte de l'équilibre géographique et des avantages potentiels pour la protection civile. En 2018, conformément au plan d'action sur la mobilité militaire, le Conseil a examiné et validé

⁽⁹⁾ Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO L 307 du 28.10.2014, p. 1).

⁽¹⁰⁾ Directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières (JO L 319 du 29.11.2008, p. 59).

⁽¹¹⁾ Règlement (UE) 2021/1058 du Parlement européen et du Conseil du 24 juin 2021 relatif au Fonds européen de développement régional et au Fonds de cohésion (JO L 231 du 30.6.2021, p. 60).

les exigences militaires concernant les infrastructures de transport et, en 2019, les services de la Commission ont recensé les parties du RTE-T qui sont adaptées au double usage, y compris les aménagements à apporter aux infrastructures existantes. Le financement de l'Union en faveur des projets à double usage devrait être mis en œuvre par l'intermédiaire du MIE sur la base de programmes de travail, en tenant compte des exigences applicables établies dans le cadre du plan d'action sur la mobilité militaire et de toute autre liste indicative de projets prioritaires recensés par les États membres conformément à ce plan.

- (24) Les orientations pour le RTE-T reconnaissent que le réseau global garantit l'accessibilité et la connectivité de toutes les îles et régions de l'Union, y compris les régions éloignées et ultrapériphériques. Par ailleurs, dans sa communication du 24 octobre 2017 intitulée «Un partenariat stratégique renouvelé et renforcé avec les régions ultrapériphériques de l'Union européenne», la Commission a souligné les besoins spécifiques des régions ultrapériphériques en matière de transport, d'énergie et de numérique et la nécessité pour l'Union d'apporter un financement approprié répondant à ces besoins, notamment par l'intermédiaire du MIE, en appliquant des taux de cofinancement allant jusqu'à un maximum de 70 %.
- (25) Compte tenu de l'importance des besoins en investissement auxquels il faut répondre pour progresser dans l'achèvement du réseau central du RTE-T d'ici à 2030 (estimés à 350 milliards d'euros pour la période 2021-2027) ainsi que dans l'achèvement du réseau global du RTE-T d'ici à 2050, et des investissements dans la décarbonation, la numérisation et les transports urbains (estimés à 700 milliards d'euros pour la période 2021-2027), il convient de faire l'usage le plus efficace des différents programmes et instruments de financement de l'Union en maximisant ainsi la valeur ajoutée des investissements soutenus par l'Union. Il faudrait pour ce faire un processus d'investissement simplifié, qui renforce la visibilité sur la réserve de projets en matière de transport et la cohérence entre tous les programmes de l'Union concernés, notamment le MIE, le Fonds européen de développement régional (FEDER), le Fonds de cohésion et le programme InvestEU. En particulier, les conditions favorisantes décrites à l'annexe IV du règlement (UE) 2021/1060 devraient être prises en compte, le cas échéant.
- (26) Le règlement (UE) n° 347/2013 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹²⁾ recense les priorités en matière d'infrastructures énergétiques transeuropéennes à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs de la politique de l'Union en matière d'énergie et de climat, répertorie les projets d'intérêt commun nécessaires à la mise en œuvre de ces priorités, établit des mesures concernant l'octroi des autorisations, la participation du secteur public et la réglementation pour accélérer et/ou faciliter la réalisation de ces projets et précise les critères d'éligibilité de ces derniers à un soutien financier de l'Union. Le recensement de projets présentant un intérêt commun conformément au règlement précité continuera d'obéir au principe de «primauté de l'efficacité énergétique», les projets étant évalués selon des scénarios de demande d'énergie totalement compatibles avec les objectifs de l'Union en matière d'énergie et de climat.
- (27) La directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹³⁾ précise qu'il est nécessaire de créer un cadre favorable comprenant l'utilisation renforcée des fonds de l'Union et faisant explicitement référence à des actions permettant de soutenir la coopération transfrontière dans le domaine des énergies renouvelables.
- (28) Tandis que l'achèvement des infrastructures du réseau demeure prioritaire afin de permettre le développement des énergies renouvelables, l'intégration de la coopération transfrontière dans ce domaine et l'élaboration d'un système énergétique intelligent et efficace qui comprenne des solutions de stockage et de modulation de la demande contribuant à équilibrer le réseau, traduisent l'approche adoptée au titre du paquet «Une énergie propre pour tous les européens», avec un engagement collectif à atteindre un objectif ambitieux en matière d'énergies renouvelables d'ici à 2030 et la modification du cadre d'action, garantissant une transition équitable et adaptée et prévoyant des objectifs ambitieux de décarbonation à long terme.
- (29) Des technologies innovantes en matière d'infrastructures qui permettent d'évoluer vers des systèmes énergétiques et de mobilité à faibles émissions et améliorent la sécurité d'approvisionnement, tout en tendant vers une plus grande indépendance énergétique de l'Union, sont essentielles au regard du programme de décarbonation de l'Union. En particulier, dans sa communication du 23 novembre 2017 intitulée «Renforcer les réseaux énergétiques de l'Europe», la Commission a souligné que, comme les énergies renouvelables assureront la moitié de la production d'électricité d'ici à 2030, le rôle de l'électricité consistera de plus en plus à décarboner des secteurs qui ont été jusqu'à présent dominés par les combustibles fossiles, notamment les transports, l'industrie et le chauffage et le

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

⁽¹³⁾ Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (JO L 328 du 21.12.2018, p. 82).

refroidissement, et que, en conséquence, la politique en matière d'infrastructures énergétiques transeuropéennes doit privilégier les projets d'interconnexions électriques, de stockage de l'électricité et de réseaux intelligents, ainsi que les investissements dans les infrastructures gazières. Afin de contribuer aux objectifs de l'Union en matière de décarbonation, d'intégration du marché intérieur et de sécurité d'approvisionnement, il convient d'accorder aux technologies et aux projets favorisant le passage à une économie à faible taux d'émissions toute l'attention et la priorité qui leur reviennent. La Commission s'emploiera à faire progresser le nombre de projets de réseaux intelligents transfrontières, de stockage innovant ainsi que de transport de CO₂ à financer au titre du MIE.

- (30) Les projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables doivent permettre le déploiement rentable des énergies renouvelables dans l'Union et la réalisation de l'objectif contraignant au niveau de l'Union d'au moins 32 % d'énergies renouvelables en 2030, comme le prévoit l'article 3 de la directive (UE) 2018/2001, et contribuer à l'adoption stratégique de technologies innovantes liées aux énergies renouvelables. Parmi les exemples de technologies éligibles figurent la production d'énergie renouvelable à partir d'éoliennes terrestres ou en mer, de l'énergie solaire, de la biomasse durable, de l'énergie océanique, de l'énergie géothermique ou d'une combinaison de celles-ci, leur raccordement au réseau et d'autres éléments comme les installations de stockage ou de conversion. Les actions éligibles ne sont pas limitées au secteur de l'électricité et peuvent couvrir d'autres vecteurs d'énergie et le couplage éventuel de secteurs avec, par exemple, le chauffage et le refroidissement, la production de gaz à partir d'électricité, le stockage et le transport. Cette énumération n'est pas exhaustive afin de conserver une certaine souplesse eu égard aux avancées et évolutions technologiques. Ces projets n'impliquent pas nécessairement de liaison physique entre les États membres qui coopèrent. Ils peuvent être situés sur le territoire d'un seul des États membres participants, à condition que les critères généraux de la partie IV de l'annexe du présent règlement s'appliquent.
- (31) Afin d'encourager la coopération transfrontière dans le domaine des énergies renouvelables et la pénétration des projets sur le marché, la Commission devrait faciliter le développement de projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables. Dans le secteur de l'énergie, en l'absence de pénétration suffisante des projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables sur le marché, le budget non utilisé destiné à ces projets devrait être consacré à la réalisation des objectifs des réseaux transeuropéens d'énergie pour les actions en liaison avec les projets d'intérêt commun prévus dans le règlement (UE) n° 347/2013, avant d'envisager un éventuel recours au mécanisme de financement des énergies renouvelables de l'Union établi par le règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁴⁾.
- (32) Il est nécessaire de soutenir les projets de réseaux intelligents qui intègrent la production, la distribution ou la consommation d'électricité en utilisant un système de gestion en temps réel et en influant sur les flux énergétiques transfrontières. Le soutien du MIE à ces projets devrait également tenir compte du rôle central des réseaux intelligents dans la transition énergétique et aider à surmonter les déficits de financement qui entravent actuellement l'investissement dans le déploiement à grande échelle de la technologie des réseaux intelligents.
- (33) Dans le cadre du soutien de l'Union, il convient d'accorder une attention particulière aux interconnexions énergétiques transfrontières, y compris celles nécessaires pour atteindre l'objectif d'interconnexion électrique de 10 % d'ici à 2020 et l'objectif de 15 % d'ici à 2030 fixés par le règlement (UE) 2018/1999. Le déploiement d'interconnexions électriques est vital pour intégrer les marchés et mettre fin à l'isolement énergétique, en permettant d'augmenter les énergies renouvelables dans le système et en tirant ainsi profit de leurs différents portefeuilles de demande et d'approvisionnement en énergies renouvelables de même que des réseaux d'éoliennes en mer et des réseaux intelligents, et pour intégrer tous les pays dans un marché de l'énergie liquide et concurrentiel.
- (34) L'achèvement du marché unique numérique repose sur les infrastructures de connectivité numérique sous-jacentes. La transformation numérique des entreprises de l'Union et la modernisation de secteurs tels que les transports, l'énergie, les soins de santé et l'administration publique sont tributaires d'un accès universel à des réseaux à haute et très haute capacités abordables et fiables. Soutenant la modernisation des économies locales et la diversification des activités économiques, la connectivité numérique est devenue l'un des facteurs décisifs pour réduire les fractures

⁽¹⁴⁾ Règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat, modifiant les règlements (CE) n° 663/2009 et (CE) n° 715/2009 du Parlement européen et du Conseil, les directives 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE et 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil, les directives 2009/119/CE et (UE) 2015/652 du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil (JO L 328 du 21.12.2018, p. 1).

économiques, sociales et territoriales. Il convient d'ajuster le champ d'intervention du MIE dans le domaine des infrastructures de connectivité numérique afin de tenir compte de l'importance croissante de ces dernières pour l'économie et pour la société dans son ensemble. Il faut, par conséquent, déterminer les projets d'intérêt commun en matière d'infrastructures de connectivité numérique qui sont nécessaires pour atteindre les objectifs de l'Union concernant le marché unique numérique, et abroger le règlement (UE) n° 283/2014 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁵⁾.

- (35) Dans sa communication du 14 septembre 2016 intitulée «Connectivité pour un marché unique numérique compétitif — Vers une société européenne du gigabite» (ci-après dénommée «stratégie en faveur de la société du gigabite»), la Commission définit les objectifs stratégiques à l'horizon 2025, en vue d'optimiser l'investissement dans les infrastructures de connectivité numérique. La directive (UE) 2018/1972 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁶⁾ vise entre autres à créer un cadre réglementaire favorisant les investissements privés dans les réseaux de connectivité numérique. Il n'en reste pas moins que le déploiement de réseaux restera commercialement non viable dans de nombreuses régions de l'Union, en raison de divers facteurs tels que l'éloignement et les spécificités territoriales ou géographiques et la faible densité démographique ainsi que de différents facteurs socio-économiques, et qu'il requiert dès lors d'urgence une plus grande attention. Il convient par conséquent d'ajuster le MIE de façon à contribuer à la réalisation des objectifs stratégiques définis dans la stratégie en faveur de la société du gigabite qui visent à contribuer à l'équilibre entre développement rural et développement urbain, et à compléter le soutien apporté au déploiement des réseaux à très haute capacité par d'autres programmes, en particulier le FEDER, le Fonds de cohésion et le programme InvestEU.
- (36) Alors que tous les réseaux de connectivité numérique reliés à l'internet sont intrinsèquement transeuropéens, en raison essentiellement du fonctionnement des applications et des services qu'ils permettent, un soutien par l'intermédiaire du MIE devrait être accordé en priorité aux actions présentant l'incidence attendue la plus forte sur le marché unique numérique, notamment parce qu'elles concordent avec les objectifs de la stratégie en faveur de la société du gigabite, ainsi que sur la transformation numérique de l'économie et de la société, compte tenu des défaillances du marché et des obstacles à la mise en œuvre observés.
- (37) Les établissements scolaires, les universités, les bibliothèques, les administrations locales, régionales et nationales, les principaux prestataires de services publics, les hôpitaux et les centres médicaux, les plateformes de transport et les entreprises à forte intensité numérique sont des entités et des lieux qui peuvent avoir une influence sur les importantes évolutions socio-économiques dans les régions où ils se trouvent, y compris en milieu rural et dans les régions peu peuplées. Ces acteurs socio-économiques doivent être à la pointe de la connectivité gigabit pour fournir aux ménages, aux entreprises et aux communautés locales un accès aux meilleurs services et applications dans l'Union. Le MIE devrait soutenir l'accès à des réseaux à très haute capacité, y compris les systèmes 5G et toute autre connectivité de pointe capable de fournir à ces acteurs socio-économiques une connectivité gigabit afin de maximiser leurs effets positifs sur l'économie et la société en général dans leurs régions, y compris par l'accroissement de la demande de connectivité et de services de la part des utilisateurs.
- (38) Les territoires non connectés dans l'ensemble de l'Union représentent des goulets d'étranglement et des potentiels inexploités pour le marché unique numérique. Dans la plupart des zones rurales et éloignées, la connectivité internet de haute qualité peut jouer un rôle essentiel pour prévenir la fracture numérique, l'isolement et le dépeuplement en réduisant les coûts de fourniture des biens et services et en compensant partiellement l'éloignement. Une connectivité internet de haute qualité est nécessaire pour créer de nouvelles perspectives économiques, telles que l'agriculture de précision ou le développement d'une bioéconomie dans les zones rurales. Le MIE devrait contribuer à fournir à tous les ménages de l'Union, qu'ils soient ruraux ou urbains, une connectivité fixe ou sans fil à très haute capacité, en se concentrant sur les déploiements pour lesquels des défaillances du marché ont été constatées et pour lesquels des subventions de faible intensité peuvent être utilisées. Il convient de développer au maximum les synergies des actions soutenues par le MIE, en tenant dûment compte du niveau de concentration des acteurs socio-économiques dans une zone donnée et du niveau de financement nécessaire pour assurer la couverture. En outre, le MIE devrait viser à assurer la couverture intégrale des ménages et des territoires, car il n'est pas rentable de corriger à un stade ultérieur les écarts dans une zone déjà couverte.

⁽¹⁵⁾ Règlement (UE) n° 283/2014 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2014 concernant des orientations pour les réseaux transeuropéens dans le domaine des infrastructures de télécommunications et abrogeant la décision n° 1336/97/CE (JO L 86 du 21.3.2014, p. 14).

⁽¹⁶⁾ Directive (UE) 2018/1972 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 établissant le code des communications électroniques européen (JO L 321 du 17.12.2018, p. 36).

- (39) Par ailleurs, en s'appuyant sur la réussite de l'initiative WiFi4EU, le MIE devrait continuer à soutenir la fourniture d'une connectivité locale sans fil gratuite, sécurisée et de haute qualité dans les centres de la vie publique locale, notamment les entités investies d'une mission de service public telles que les autorités publiques et les prestataires de services publics, ainsi que dans les espaces extérieurs accessibles au public, afin de promouvoir la vision numérique de l'Union au sein des communautés locales.
- (40) Les infrastructures numériques constituent un important tremplin pour l'innovation. Pour maximiser l'impact du MIE, il convient d'axer celui-ci sur le financement des infrastructures numériques. Les services et applications numériques individuels, tels que ceux qui impliquent diverses technologies des registres distribués ou utilisent l'intelligence artificielle, devraient donc être exclus du champ d'application du MIE et relever d'autres instruments tels que le programme pour une Europe numérique, établi par le règlement (UE) 2021/694 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁷⁾, le cas échéant. Il est également important d'exploiter au mieux les synergies entre les différents programmes.
- (41) La viabilité des services numériques de nouvelle génération attendus, tels que les services de l'internet des objets, et les applications numériques, dont on escompte des avantages importants dans différents secteurs et pour la société dans son ensemble, nécessitera une couverture transnationale ininterrompue par les systèmes 5G, afin notamment que les utilisateurs et les objets demeurent connectés lors des déplacements. Toutefois les scénarios de partage des coûts du déploiement de la 5G dans ces secteurs restent incertains, et les risques du déploiement commercial dans certaines zones vitales sont perçus comme très élevés. Les corridors routiers et les liaisons ferroviaires devraient être déterminants pour la première phase des nouvelles applications dans le domaine de la mobilité connectée, et ils constituent par conséquent des projets transfrontières essentiels à financer au titre du MIE.
- (42) Le déploiement de réseaux dorsaux de communications électroniques, notamment les câbles sous-marins qui relient les territoires européens à des pays tiers sur d'autres continents ou qui relient les îles européennes, les régions ultrapériphériques ou les pays et territoires d'outre-mer, y compris par les eaux territoriales de l'Union et la zone économique exclusive des États membres, est nécessaire pour fournir la redondance requise par ces infrastructures d'importance vitale, augmenter la capacité et la résilience des réseaux numériques de l'Union et contribuer à la cohésion territoriale. Cependant, ces projets sont souvent non viables commercialement sans soutien financier public. En outre, un soutien devrait être disponible pour compléter les ressources informatiques à haute performance par des connexions adéquates d'un débit de l'ordre du terabit.
- (43) Les actions contribuant à des projets d'intérêt commun dans le domaine des infrastructures de connectivité numérique devraient déployer la meilleure technologie disponible et la mieux adaptée au projet concerné, qui offre le meilleur équilibre entre les technologies de pointe en termes de capacités de flux de données, de sécurité de la transmission, de résilience des réseaux et de rentabilité. Il convient de donner la priorité à ces déploiements au moyen de programmes de travail, en prenant en compte les critères prévus par le présent règlement. Les déploiements de réseaux à très haute capacité peuvent comprendre des infrastructures passives, pour maximiser les avantages socio-économiques et environnementaux. Enfin, dans le cadre de l'établissement de priorités entre les actions, les éventuelles retombées positives en termes de connectivité devraient être prises en compte, par exemple lorsqu'un projet déployé peut améliorer la rentabilité de futurs déploiements aboutissant à une couverture élargie des territoires et des populations dans les zones non couvertes jusqu'alors.
- (44) L'Union a développé sa propre technologie de positionnement, navigation et datation (PNT) par satellite (programmes Galileo et EGNOS) et son propre programme d'observation et de surveillance de la Terre (Copernicus). Tant les programmes Galileo et EGNOS que le programme Copernicus offrent des services avancés qui procurent d'importants avantages économiques aux utilisateurs publics et privés. Par conséquent, toute infrastructure de transport, d'énergie ou numérique financée par le MIE qui utilise le PNT ou les services d'observation de la Terre devrait être techniquement compatible avec ces programmes.

⁽¹⁷⁾ Règlement (UE) 2021/694 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 établissant le programme pour une Europe numérique et abrogeant la décision (UE) 2015/2240 (JO L 166 du 11.5.2021, p. 1).

- (45) Les résultats positifs du premier appel à propositions au titre de financements mixtes lancé en 2017 dans le cadre du programme actuel ont confirmé la pertinence et la valeur ajoutée de l'utilisation de subventions de l'Union en combinaison avec des financements provenant de la Banque européenne d'investissement, de banques de développement nationales ou d'autres institutions de financement du développement ou d'institutions financières publiques, ainsi que d'institutions financières du secteur privé et d'investisseurs du secteur privé, y compris par l'intermédiaire de partenariats public-privé. Le financement mixte devrait contribuer à attirer des investissements privés et à exercer un effet de levier favorisant la contribution globale du secteur public conformément aux objectifs du programme InvestEU. Le MIE devrait dès lors continuer à soutenir les actions pouvant être financées par une combinaison de subventions de l'Union et d'autres sources de financement.
- (46) Dans le secteur des transports, les montants utilisés pour les opérations de mixage ne devraient pas dépasser 10 % du montant de la rubrique 1, pôle d'activités 2, du CFP 2021-2027. Il devrait être possible d'utiliser les opérations de mixage, par exemple, pour les actions relatives à la mobilité intelligente, interopérable, durable, inclusive, accessible et répondant aux impératifs de sûreté et de sécurité.
- (47) Les objectifs stratégiques du MIE doivent également être mis en œuvre au moyen d'instruments financiers et de garanties budgétaires au titre des possibilités offertes par le programme InvestEU. Il convient d'utiliser les actions du MIE pour stimuler l'investissement en remédiant aux défaillances du marché ou à des situations d'investissement non optimales, de manière proportionnée, sans faire double emploi ni entraîner l'éviction du financement privé, en particulier lorsque les actions ne sont pas commercialement viables mais ont clairement une valeur ajoutée de l'Union.
- (48) Afin de favoriser le développement intégré du cycle d'innovation, il convient d'assurer la complémentarité entre les solutions innovantes développées dans le contexte des programmes-cadres de l'Union pour la recherche et l'innovation et les solutions innovantes déployées avec le soutien du MIE. À cette fin, les synergies avec le programme Horizon Europe, établi par le règlement (UE) 2021/695 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁸⁾, doivent garantir que les besoins en matière de recherche et d'innovation dans les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique au sein de l'Union sont recensés et définis pendant le processus de planification stratégique d'Horizon Europe. En outre, les synergies avec Horizon Europe doivent faire en sorte que le MIE soutienne la mise en place et le déploiement à grande échelle des technologies et solutions innovantes concernant les infrastructures dans les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique, en particulier celles issues d'Horizon Europe. Par ailleurs, les synergies avec Horizon Europe doivent garantir que l'échange d'informations et de données entre Horizon Europe et le MIE sera facilité, par exemple par la mise en avant des technologies issues d'Horizon Europe se trouvant à un stade avancé de préparation au marché et dont le déploiement pourrait être renforcé grâce au MIE.
- (49) La durée du MIE devrait être alignée sur celle du CFP. Le présent règlement devrait prévoir une enveloppe financière pour l'ensemble de la période 2021-2027, qui constitue le montant de référence privilégié, au sens du point 18 de l'accord interinstitutionnel du 16 décembre 2020 entre le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne et la Commission européenne sur la discipline budgétaire, la coopération en matière budgétaire et la bonne gestion financière, ainsi que sur de nouvelles ressources propres, comportant une feuille de route en vue de la mise en place de nouvelles ressources propres ⁽¹⁹⁾, pour le Parlement européen et le Conseil au cours de la procédure budgétaire annuelle.
- (50) Au niveau de l'Union, le semestre européen de coordination des politiques économiques constitue le cadre au sein duquel les priorités nationales en matière de réformes sont définies et leur mise en œuvre surveillée. Les États membres élaborent leurs propres stratégies nationales pluriannuelles d'investissement à l'appui de ces priorités en matière de réformes. Il convient de présenter ces stratégies en même temps que les programmes nationaux de réforme annuels de manière à définir et à coordonner des projets d'investissement prioritaires devant être soutenus par un financement national ou un financement de l'Union ou les deux. Elles devraient également permettre d'utiliser les financements de l'Union de manière cohérente et de maximiser la valeur ajoutée du soutien financier

⁽¹⁸⁾ Règlement (UE) 2021/695 du Parlement européen et du Conseil du 28 avril 2021 portant établissement du programme-cadre pour la recherche et l'innovation «Horizon Europe» et définissant ses règles de participation et de diffusion, et abrogeant les règlements (UE) n° 1290/2013 et (UE) n° 1291/2013 (JO L 170 du 12.5.2021, p. 1).

⁽¹⁹⁾ JO L 433 I du 22.12.2020, p. 28.

provenant notamment du FEDER, du Fonds de cohésion, du mécanisme européen de stabilisation des investissements, du programme InvestEU et du MIE, le cas échéant. Le soutien financier devrait également être utilisé d'une manière compatible avec les plans nationaux et de l'Union en matière d'énergie et de climat, le cas échéant.

- (51) Les règles financières horizontales adoptées par le Parlement européen et le Conseil sur la base de l'article 322 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne s'appliquent au présent règlement. Ces règles sont énoncées dans le règlement financier et fixent notamment les modalités relatives à l'établissement et à l'exécution du budget au moyen de subventions, de prix, de marchés et de l'exécution indirecte, et organisent le contrôle de la responsabilité des acteurs financiers. Les règles adoptées sur la base de l'article 322 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne prévoient également un régime général de conditionnalité pour la protection du budget de l'Union.
- (52) Les types de financement et les modes d'exécution prévus par le présent règlement devraient être choisis en fonction de leur capacité à atteindre les objectifs spécifiques des actions et à produire des résultats, compte tenu notamment des coûts liés aux contrôles, de la charge administrative et du risque attendu de non-respect des règles. Lors de ce choix, il convient d'envisager le recours aux montants forfaitaires, aux taux forfaitaires et aux coûts unitaires, ainsi qu'au financement non lié aux coûts, visés à l'article 125, paragraphe 1, du règlement financier.
- (53) Les entités juridiques établies dans l'Union devraient, dans la mesure du possible, être en mesure de participer sur une base réciproque à des programmes équivalents de pays tiers qui participent au MIE.
- (54) Les pays tiers qui sont membres de l'Espace économique européen (EEE) peuvent participer aux programmes de l'Union dans le cadre de la coopération établie au titre de l'accord sur l'Espace économique européen ⁽²⁰⁾ (ci-après dénommé «accord EEE»), qui prévoit la mise en œuvre des programmes sur la base d'une décision adoptée au titre de cet accord. Les pays tiers peuvent également participer sur la base d'autres instruments juridiques. Il convient d'introduire dans le présent règlement une disposition spécifique exigeant des pays tiers qu'ils accordent à l'ordonnateur compétent, à l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) et à la Cour des comptes les droits et les accès nécessaires au plein exercice de leurs compétences respectives.
- (55) Le règlement financier définit les règles concernant l'octroi de subventions. Afin de tenir compte de la spécificité des actions soutenues par le MIE et d'assurer une mise en œuvre cohérente entre les secteurs couverts par le MIE, il y a lieu de fournir des indications supplémentaires en ce qui concerne les critères d'éligibilité et d'attribution. La sélection des opérations et leur financement ne devraient être soumis qu'aux conditions établies dans le présent règlement et dans le règlement financier. Sans préjudice du règlement financier, les programmes de travail devraient pouvoir prévoir des procédures simplifiées.
- (56) Conformément au règlement financier, les critères de sélection et d'attribution sont établis dans les programmes de travail. Dans le secteur des transports, il convient d'évaluer la qualité et la pertinence d'un projet en prenant également en compte l'incidence escomptée du projet sur la connectivité européenne, son respect des exigences en matière d'accessibilité et sa stratégie concernant les futurs besoins d'entretien.
- (57) Conformément au règlement financier, au règlement (UE, Euratom) n° 883/2013 du Parlement européen et du Conseil ⁽²¹⁾ et aux règlements (CE, Euratom) n° 2988/95 ⁽²²⁾, (Euratom, CE) n° 2185/96 ⁽²³⁾ et (UE) 2017/1939 ⁽²⁴⁾ du Conseil, les intérêts financiers de l'Union doivent être protégés par des mesures proportionnées, y compris par des mesures relatives à la prévention, à la détection et à la correction des irrégularités, notamment la fraude, ainsi qu'aux enquêtes en la matière, au recouvrement des fonds perdus, indûment versés ou mal employés et, s'il y a lieu, à l'application de sanctions administratives. En particulier, conformément aux règlements (Euratom, CE) n° 2185/96 et (UE, Euratom) n° 883/2013, l'OLAF a le pouvoir de mener des enquêtes administratives, y compris des contrôles et

⁽²⁰⁾ JO L 1 du 3.1.1994, p. 3.

⁽²¹⁾ Règlement (UE, Euratom) n° 883/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 septembre 2013 relatif aux enquêtes effectuées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) et abrogeant le règlement (CE) n° 1073/1999 du Parlement européen et du Conseil et le règlement (Euratom) n° 1074/1999 du Conseil (JO L 248 du 18.9.2013, p. 1).

⁽²²⁾ Règlement (CE, Euratom) n° 2988/95 du Conseil du 18 décembre 1995 relatif à la protection des intérêts financiers des Communautés européennes (JO L 312 du 23.12.1995, p. 1).

⁽²³⁾ Règlement (Euratom, CE) n° 2185/96 du Conseil du 11 novembre 1996 relatif aux contrôles et vérifications sur place effectués par la Commission pour la protection des intérêts financiers des Communautés européennes contre les fraudes et autres irrégularités (JO L 292 du 15.11.1996, p. 2).

⁽²⁴⁾ Règlement (UE) 2017/1939 du Conseil du 12 octobre 2017 mettant en œuvre une coopération renforcée concernant la création du Parquet européen (JO L 283 du 31.10.2017, p. 1).

vérifications sur place, en vue d'établir l'existence éventuelle d'une fraude, d'un acte de corruption ou de toute autre activité illégale portant atteinte aux intérêts financiers de l'Union. Le Parquet européen est habilité, conformément au règlement (UE) 2017/1939, à mener des enquêtes et à engager des poursuites en matière d'infractions pénales portant atteinte aux intérêts financiers de l'Union, comme le prévoit la directive (UE) 2017/1371 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁵⁾. Conformément au règlement financier, toute personne ou entité qui reçoit des fonds de l'Union doit coopérer pleinement à la protection des intérêts financiers de l'Union, accorder les droits et les accès nécessaires à la Commission, à l'OLAF, à la Cour des comptes et, dans le cas des États membres participant à une coopération renforcée en vertu du règlement (UE) 2017/1939, au Parquet européen et veiller à ce que tout tiers participant à l'exécution des fonds de l'Union accorde des droits équivalents.

- (58) En vertu de de la décision 2013/755/UE du Conseil ⁽²⁶⁾, les personnes et les entités établies dans des pays et territoires d'outre-mer (PTOM) remplissent les conditions pour bénéficier d'un financement, sous réserve des règles et des objectifs du MIE ainsi que des dispositions susceptibles de s'appliquer à l'État membre dont relève le PTOM concerné.
- (59) L'Union devrait rechercher une cohérence et des synergies avec les programmes de l'Union en matière de politique extérieure, notamment l'aide de préadhésion, conformément aux engagements pris dans le cadre de la communication de la Commission du 6 février 2018 intitulée «Une perspective d'élargissement crédible ainsi qu'un engagement de l'Union européenne renforcé pour les Balkans occidentaux».
- (60) Lorsque des pays tiers ou des entités établies dans des pays tiers participent à des actions qui contribuent à des projets d'intérêt commun ou à des projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables, un soutien financier ne devrait être disponible que s'il est indispensable à la réalisation des objectifs de ces projets. En ce qui concerne les projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables, la coopération entre un ou plusieurs États membres et un pays tiers (y compris la Communauté de l'énergie) devrait respecter les conditions énoncées dans la directive (UE) 2018/2001 concernant la nécessité d'une liaison physique vers l'Union.
- (61) Dans sa communication du 3 octobre 2017 intitulée «Faire des marchés publics un outil efficace au service de l'Europe», la Commission indique que l'Union est le marché le plus ouvert au monde en ce qui concerne les marchés publics, mais que l'accès des entreprises de l'Union à d'autres pays n'est pas toujours réciproque. Les bénéficiaires du MIE devraient donc tirer pleinement parti des possibilités en matière de passation de marchés stratégiques offertes par la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁷⁾.
- (62) En vertu des points 22 et 23 de l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» ⁽²⁸⁾, le MIE devrait être évalué sur la base d'informations collectées conformément aux exigences spécifiques en matière de suivi, notamment le suivi de l'action pour le climat, tout en évitant des lourdeurs administratives, en particulier pour les États membres, et une réglementation excessive. Ces exigences devraient, le cas échéant, contenir des indicateurs mesurables pour servir de base à l'évaluation des effets du MIE sur le terrain. Des évaluations devraient être réalisées par la Commission et communiquées au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, afin d'apprécier l'efficacité et l'efficience du financement et son incidence sur les objectifs globaux du MIE, ainsi que d'apporter les éventuelles modifications nécessaires.
- (63) Il convient de mettre en œuvre des mesures transparentes, responsables et adéquates de suivi et d'établissement de rapports comprenant des indicateurs mesurables afin d'évaluer l'état d'avancement du MIE au regard de l'objectif général et des objectifs spécifiques fixés dans le présent règlement et d'en rendre compte. Ces mesures devraient également assurer que les réalisations du MIE soient reconnues. Ce système de déclaration de performance devrait garantir que les données servant au suivi de la mise en œuvre et des résultats du MIE permettent une analyse

⁽²⁵⁾ Directive (UE) 2017/1371 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2017 relative à la lutte contre la fraude portant atteinte aux intérêts financiers de l'Union au moyen du droit pénal (JO L 198 du 28.7.2017, p. 29).

⁽²⁶⁾ Décision 2013/755/UE du Conseil du 25 novembre 2013 relative à l'association des pays et territoires d'outre-mer à l'Union européenne (décision d'association outre-mer) (JO L 344 du 19.12.2013, p. 1).

⁽²⁷⁾ Directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux et abrogeant la directive 2004/17/CE (JO L 94 du 28.3.2014, p. 243).

⁽²⁸⁾ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

approfondie des progrès réalisés et des difficultés rencontrées, et que ces données et résultats sont recueillis de manière efficiente, efficace et en temps utile. Il est nécessaire d'imposer des obligations de déclaration proportionnées aux bénéficiaires des fonds de l'Union de manière à recueillir des données pertinentes pour le MIE.

- (64) Le MIE devrait être mis en œuvre au moyen de programmes de travail. Au plus tard le 15 octobre 2021, la Commission devrait adopter les premiers programmes de travail pluriannuels, qui devraient comprendre un calendrier des appels à propositions pour les trois premières années du MIE, leur sujet et un budget indicatif, ainsi que le cadre envisagé pour l'ensemble de la période de programmation.
- (65) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne l'établissement de règles spécifiques relatives au cofinancement entre les parties pour les projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables, la spécification, le cas échéant, des exigences en matière d'infrastructures applicables à certaines catégories d'actions concernant des infrastructures à double usage et la procédure d'évaluation des actions concernant des infrastructures à double usage, l'adoption des programmes de travail et l'octroi d'un soutien financier de l'Union. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁹⁾.
- (66) Afin d'adapter, si nécessaire, les indicateurs de suivi du MIE, les pourcentages indicatifs des ressources budgétaires allouées à chaque objectif spécifique dans le secteur des transports et la définition des corridors du réseau central de transport, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne pour modifier les parties I, II et III de l'annexe du présent règlement. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer». En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (67) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir construire, développer, moderniser et achever les réseaux transeuropéens dans les domaines des transports, de l'énergie et du numérique et faciliter la coopération transfrontière dans le domaine des énergies renouvelables, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison des dimensions ou des effets de l'action, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci 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.
- (68) Il convient par conséquent d'abroger le règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁰⁾ et le règlement (UE) n° 283/2014. Toutefois, les effets de l'article 29 du règlement (UE) n° 1316/2013 modifiant l'annexe du règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil ⁽³¹⁾ en ce qui concerne la liste des corridors de fret devraient être maintenus.
- (69) Afin d'assurer la continuité de l'aide apportée dans les domaines d'action concernés et de permettre que la mise en œuvre commence dès le début du CFP 2021-2027, le présent règlement devrait entrer en vigueur de toute urgence et être applicable, avec effet rétroactif, à partir du 1^{er} janvier 2021,

⁽²⁹⁾ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

⁽³⁰⁾ Règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, modifiant le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant les règlements (CE) n° 680/2007 et (CE) n° 67/2010 (JO L 348 du 20.12.2013, p. 129).

⁽³¹⁾ Règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif (JO L 276 du 20.10.2010, p. 22).

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet

Le présent règlement établit le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) pour la période du cadre financier pluriannuel (CFP) 2021-2027.

Le présent règlement fixe les objectifs du MIE et arrête son budget pour la période 2021-2027, ainsi que les formes de financement de l'Union et les règles relatives à l'octroi d'un tel financement.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «action»: toute activité qui a été identifiée comme étant financièrement et techniquement indépendante, qui a été délimitée dans le temps et qui est nécessaire à la mise en œuvre d'un projet;
- b) «carburants alternatifs»: les carburants alternatifs pour tous les modes de transport au sens de l'article 2, point 1), de la directive 2014/94/UE;
- c) «bénéficiaire»: une entité dotée de la personnalité juridique avec laquelle une convention de subvention a été signée;
- d) «opération de mixage»: une action soutenue par le budget de l'Union, y compris dans le cadre de mécanismes de mixage conformément à l'article 2, point 6, du règlement financier, combinant des formes d'aide non remboursable et/ou des instruments financiers et/ou des garanties budgétaires issus du budget de l'Union et des formes d'aide remboursable d'institutions financières de développement ou d'autres institutions financières publiques, ainsi que d'institutions financières et d'investisseurs commerciaux;
- e) «réseau global»: les infrastructures de transport définies conformément au chapitre II du règlement (UE) n° 1315/2013;
- f) «réseau central»: les infrastructures de transport définies conformément au chapitre III du règlement (UE) n° 1315/2013;
- g) «corridors du réseau central»: les instruments facilitant la mise en place coordonnée du réseau central visés au chapitre IV du règlement (UE) n° 1315/2013 et figurant dans la partie III de l'annexe du présent règlement;
- h) «liaison transfrontière»: dans le secteur des transports, un projet d'intérêt commun qui assure la continuité du RTE-T entre des États membres ou entre un État membre et un pays tiers;
- i) «liaison manquante»: un tronçon manquant du RTE-T qui recouvre tous les modes de transport ou un tronçon de transport reliant le réseau central ou global aux corridors RTE-T, qui entrave la continuité du RTE-T ou comprend un ou plusieurs goulets d'étranglement qui entravent la continuité du RTE-T;
- j) «infrastructure à double usage»: une infrastructure de réseau de transport qui répond aux besoins tant civils qu'en matière de défense;
- k) «projet transfrontière dans le domaine de l'énergie renouvelable»: un projet sélectionné ou susceptible d'être retenu dans le cadre d'un accord de coopération ou de tout autre type d'accord entre deux ou plusieurs États membres ou entre un ou plusieurs États membres et un ou plusieurs pays tiers conformément aux articles 8, 9, 11 et 13 de la directive (UE) 2018/2001, concernant la planification ou le déploiement des sources d'énergie renouvelables, conformément aux critères énoncés dans la partie IV de l'annexe du présent règlement;

- l) «principe de primauté de l'efficacité énergétique»: le principe de primauté de l'efficacité énergétique au sens de l'article 2, point 18), du règlement (UE) 2018/1999;
- m) «infrastructure de connectivité numérique»: les réseaux à très haute capacité, les systèmes 5G, la connectivité sans fil locale de très haute qualité et les réseaux dorsaux ainsi que les plateformes numériques opérationnelles directement associées aux infrastructures de transport et énergétiques;
- n) «systèmes 5G»: un ensemble d'éléments d'infrastructure numérique fondés sur des standards de technologie de communication sans fil et mobile reconnus au niveau international, utilisés pour la connectivité et des services à valeur ajoutée et offrant des performances avancées telles que des capacités et des vitesses de débit très élevées, des communications à temps de latence faibles, une excellente fiabilité, ou supportant un nombre élevé d'appareils connectés;
- o) «corridor 5G»: un axe de transport, routier, ferroviaire ou de navigation intérieure, entièrement couvert par une infrastructure de connectivité numérique et en particulier les systèmes 5G, permettant la fourniture ininterrompue de services numériques opérant en synergie, comme la mobilité connectée et automatisée, des services de mobilité intelligente similaires sur les réseaux ferrés ou la connectivité numérique sur les voies de navigation intérieures;
- p) «plateformes numériques opérationnelles directement associées aux infrastructures de transport et énergétiques»: les ressources physiques et virtuelles de technologies de l'information et de la communication, opérant par l'intermédiaire de l'infrastructure de communication, et supportant les flux, le stockage, le traitement et l'analyse des données des infrastructures de transport ou des infrastructures énergétiques, ou de ces deux types d'infrastructures;
- q) «projet d'intérêt commun»: tout projet défini dans le règlement (UE) n° 1315/2013 ou dans le règlement (UE) n° 347/2013 ou à l'article 8 du présent règlement;
- r) «études»: les activités nécessaires à la préparation de la mise en œuvre d'un projet, telles que les études préparatoires, la cartographie, les études de faisabilité, d'évaluation, d'essais et de validation, y compris sous la forme de logiciels, et toute autre mesure d'appui technique, y compris les actions préalables nécessaires à la définition et au développement d'un projet ainsi qu'à la prise de décision quant à son financement, telles que les actions de reconnaissance sur les sites concernés et la préparation du montage financier;
- s) «acteurs socio-économiques»: les entités qui, par leur mission, leur nature ou leur localisation, peuvent, directement ou indirectement, générer des avantages socio-économiques importants pour les citoyens, les entreprises et les communautés locales de leur territoire environnant, ou dans leur zone d'influence;
- t) «pays tiers»: un pays qui n'est pas un État membre de l'Union;
- u) «réseaux à très haute capacité»: les réseaux à très haute capacité au sens de l'article 2, point 2), de la directive (UE) 2018/1972;
- v) «travaux»: l'achat, la fourniture et le déploiement des composants, des systèmes et des services, y compris des logiciels, la réalisation des activités de développement, de construction et d'installation relatives à un projet, la réception des installations et le lancement d'un projet.

Article 3

Objectifs

1. Les objectifs généraux du MIE consistent à construire, à développer, à moderniser et à achever les réseaux transeuropéens dans les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique et à faciliter la coopération transfrontière dans le domaine des énergies renouvelables, en tenant compte des engagements de décarbonation à long terme et des objectifs que sont le renforcement de la compétitivité européenne, la croissance intelligente, durable et inclusive, la cohésion territoriale, sociale et économique, ainsi que l'intégration du marché intérieur et l'accès à ce dernier, en faisant surtout en sorte de faciliter les synergies entre les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique.
2. Les objectifs spécifiques du MIE sont les suivants:
 - a) dans le secteur des transports:
 - i) contribuer au développement de projets d'intérêt commun relatifs à des réseaux et infrastructures efficaces, interconnectés et multimodaux favorisant une mobilité intelligente, interopérable, durable, inclusive, accessible et répondant aux impératifs de sécurité et de sûreté, conformément aux objectifs du règlement (UE) n° 1315/2013; et
 - ii) adapter des parties du RTE-T aux fins du double usage de l'infrastructure de transport afin d'améliorer la mobilité aussi bien civile que militaire;

- b) dans le secteur de l'énergie:
- i) contribuer au développement de projets d'intérêt commun relatifs au renforcement de l'intégration d'un marché intérieur de l'énergie efficace et compétitif et de l'interopérabilité transfrontière et intersectorielle des réseaux, favoriser la décarbonation de l'économie, promouvoir l'efficacité énergétique et garantir la sécurité d'approvisionnement; et
 - ii) faciliter la coopération transfrontière dans le domaine de l'énergie, y compris les énergies renouvelables;
- c) dans le secteur du numérique: contribuer au développement de projets d'intérêt commun relatifs au déploiement de réseaux à très haute capacité répondant aux impératifs de sûreté et de sécurité et à l'accès à ces derniers, y compris des systèmes 5G, et au renforcement de la résilience et des capacités des réseaux numériques dorsaux sur les territoires de l'Union en les reliant aux territoires voisins, ainsi qu'à la numérisation des réseaux de transport et d'énergie.

Article 4

Budget

1. L'enveloppe financière pour l'exécution du MIE pour la période du 1^{er} janvier 2021 au 31 décembre 2027 est établie à 33 710 000 000 EUR ⁽³²⁾ en prix courants.

Conformément à l'objectif de l'Union consistant à intégrer les actions en faveur du climat dans les politiques sectorielles de l'Union et les fonds de l'Union, le MIE contribue, par ses actions, pour 60 % de son enveloppe financière globale à la réalisation des objectifs en matière de climat.

2. La répartition du montant visé au paragraphe 1 est la suivante:

- a) 25 807 000 000 EUR pour les objectifs spécifiques visés à l'article 3, paragraphe 2, point a), dont:
- i) 12 830 000 000 EUR du CFP 2021-2027, rubrique 1, pôle d'activités 2, Investissements stratégiques européens;
 - ii) 11 286 000 000 EUR transférés à partir du Fonds de cohésion pour être dépensés conformément au présent règlement exclusivement dans les États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion;
 - iii) 1 691 000 000 EUR du CFP 2021-2027, rubrique 5, pôle d'activités 13, pour l'objectif spécifique visé à l'article 3, paragraphe 2, point a) ii);
- b) 5 838 000 000 EUR pour les objectifs spécifiques visés à l'article 3, paragraphe 2, point b), dont 15 %, sous réserve de la réponse des marchés, pour les projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables, et si le seuil des 15 % est atteint, la Commission augmente ce seuil jusqu'à un maximum de 20 %, sous réserve de la réponse des marchés;
- c) 2 065 000 000 EUR pour les objectifs spécifiques visés à l'article 3, paragraphe 2, point c).

3. La Commission ne s'écarte pas du montant visé au paragraphe 2, point a) ii).

4. Jusqu'à 1 % du montant visé au paragraphe 1 peut servir à financer l'aide technique et administrative apportée à la mise en œuvre du MIE et des orientations sectorielles, sous la forme notamment d'activités de préparation, de suivi, de contrôle, d'audit et d'évaluation, y compris les systèmes internes de technologies de l'information. Ce montant peut également servir à financer des mesures d'accompagnement visant à soutenir la préparation des projets, et en particulier pour fournir des services de conseil aux promoteurs de projets sur les possibilités de financement afin de les aider dans la structuration de leur financement de projet.

5. Les engagements budgétaires contractés pour des actions dont la réalisation s'étend sur plus d'un exercice peuvent être fractionnés en tranches annuelles, sur une ou plusieurs années.

⁽³²⁾ L'enveloppe financière du MIE pour la période 2021-2027 exprimée en prix constants de 2018 est de 29 896 000 000 EUR et est répartie comme suit: a) transports: 22 884 000 000 EUR, dont i) 11 384 000 000 EUR de la rubrique 1, pôle d'activités 2, Investissements stratégiques européens, du CFP 2021-2027; ii) 10 000 000 000 EUR transférés à partir du Fonds de cohésion; iii) 1 500 000 000 EUR de la rubrique 5, pôle d'activités 13, Défense, du CFP 2021-2027; b) énergie: 5 180 000 000 EUR; c) numérique: 1 832 000 000 EUR.

6. Conformément à l'article 193, paragraphe 2, deuxième alinéa, point a), du règlement financier, compte tenu de l'entrée en vigueur retardée du présent règlement et afin d'assurer la continuité, pour une durée limitée, les coûts exposés pour des actions bénéficiant d'un soutien au titre du présent règlement peuvent être considérés comme éligibles à partir du 1^{er} janvier 2021, même s'ils ont été exposés avant le dépôt de la demande de subvention.

7. Le montant transféré à partir du Fonds de cohésion est mis en œuvre conformément au présent règlement, sous réserve des dispositions du paragraphe 8 du présent article et sans préjudice de l'article 15, paragraphe 2, point c).

8. En ce qui concerne les montants transférés à partir du Fonds de cohésion, 30 % de ces montants sont mis à la disposition, immédiatement et sur une base concurrentielle, de tous les États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion pour financer des projets d'infrastructure de transport au titre du présent règlement, la priorité étant accordée au soutien au plus grand nombre possible de liaisons transfrontières et de liaisons manquantes. Jusqu'au 31 décembre 2023, la sélection des projets éligibles à un financement est menée dans le respect des dotations nationales dans le cadre du Fonds de cohésion en ce qui concerne 70 % des ressources transférées. À compter du 1^{er} janvier 2024, les ressources transférées au MIE et non engagées dans un projet d'infrastructure de transport sont mises à la disposition de tous les États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion pour financer des projets d'infrastructure de transport au titre du présent règlement.

9. En ce qui concerne les États membres dont le revenu national brut (RNB) par habitant, mesuré en standards de pouvoir d'achat (SPA) pour la période 2015-2017, est inférieur à 60 % du RNB moyen par habitant de l'EU-27, 70 % de 70 % du montant que ces États membres ont transféré au MIE sont garantis jusqu'au 31 décembre 2024.

10. Jusqu'au 31 décembre 2025, le montant total alloué à partir du montant visé au paragraphe 2, point a) ii), aux actions menées dans un État membre susceptible de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion ne dépasse pas 170 % de la part dudit État membre dans le montant total transféré à partir du Fonds de cohésion.

11. Afin de soutenir les États membres qui sont susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion et qui pourraient rencontrer des difficultés pour concevoir des projets qui présentent une maturité ou une qualité suffisante, ou les deux, et une valeur ajoutée de l'Union suffisante, une attention particulière est portée à l'assistance technique visant à renforcer la capacité institutionnelle et l'efficacité des administrations et des services publics concernés par la conception et la mise en œuvre des projets dont la liste figure dans le présent règlement.

La Commission met tout en œuvre pour permettre aux États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion de parvenir, pour la fin de la période 2021-2027, à l'absorption la plus élevée possible du montant transféré au MIE, notamment par l'organisation d'appels supplémentaires.

En outre, une attention et un soutien particuliers sont accordés aux États membres dont le RNB par habitant, mesuré en SPA pour la période 2015-2017, est inférieur à 60 % du RNB moyen par habitant de l'EU-27.

12. Le montant transféré à partir du Fonds de cohésion ne sert pas à financer des programmes de travail intersectoriels et des opérations de mixage.

13. Les ressources allouées aux États membres dans le cadre de la gestion partagée peuvent, à la demande de l'État concerné, être transférées au MIE, sous réserves des conditions énoncées à l'article 21 du règlement (UE) 2021/1060. La Commission exécute ces ressources en mode direct, conformément à l'article 62, paragraphe 1, premier alinéa, point a), du règlement financier, ou en mode indirect, conformément au point c) dudit alinéa. Ces ressources sont utilisées au profit de l'État membre concerné.

14. Sans préjudice du paragraphe 13 du présent article, dans le secteur du numérique, les ressources allouées aux États membres dans le cadre de la gestion partagée peuvent, à la demande desdits États membres, être transférées au MIE, y compris pour compléter le financement des actions éligibles au titre de l'article 9, paragraphe 4, du présent règlement, jusqu'à concurrence de 100 % du total des coûts éligibles, sans préjudice du principe de cofinancement établi à l'article 190 du règlement financier et des règles relatives aux aides d'État. Ces ressources sont utilisées exclusivement au profit de l'État membre concerné.

*Article 5***Pays tiers associés au MIE**

1. Le MIE est ouvert à la participation des pays tiers suivants:
 - a) les membres de l'Association européenne de libre-échange qui sont membres de l'EEE, conformément aux conditions énoncées dans l'accord EEE;
 - b) les pays en voie d'adhésion, les pays candidats et les candidats potentiels, conformément aux principes généraux et aux modalités et conditions générales applicables à la participation de ces pays aux programmes de l'Union, établis dans les accords-cadres et les décisions des conseils d'association les concernant ou dans des accords similaires, et conformément aux conditions spécifiques prévues dans des accords entre l'Union et ces pays;
 - c) les pays relevant de la politique européenne de voisinage, conformément aux principes généraux et aux modalités et conditions générales applicables à la participation de ces pays aux programmes de l'Union, établis dans les accords-cadres et les décisions des conseils d'association les concernant ou dans des accords similaires, et conformément aux conditions spécifiques fixées dans des accords entre l'Union et ces pays;
 - d) d'autres pays tiers, conformément aux conditions fixées dans un accord spécifique couvrant la participation du pays tiers à tout programme de l'Union, pour autant que l'accord:
 - i) assure un juste équilibre en ce qui concerne les contributions du pays tiers participant aux programmes de l'Union et les bénéfices qu'il en retire;
 - ii) fixe les conditions de participation aux programmes, y compris le calcul des contributions financières aux différents programmes, et leurs coûts administratifs;
 - iii) ne confère pas au pays tiers un pouvoir de décision sur le programme de l'Union;
 - iv) garantit les droits dont dispose l'Union de veiller à la bonne gestion financière et de protéger ses intérêts financiers;
 - v) garantit la réciprocité de l'accès à des programmes similaires dans le pays tiers participant aux programmes de l'Union.

Les contributions visées au premier alinéa, point d) ii), du présent article constituent des recettes affectées conformément à l'article 21, paragraphe 5, du règlement financier.

2. Sans préjudice de l'article 8 du règlement (UE) n° 1315/2013, les pays tiers visés au paragraphe 1 du présent article et les entités qui sont établies dans ces pays ne peuvent pas bénéficier d'un concours financier au titre du présent règlement sauf si cela est indispensable à la réalisation des objectifs d'un projet d'intérêt commun donné ou d'un projet conformément à l'article 7, paragraphe 1, du présent règlement et dans les conditions prévues dans les programmes de travail visés à l'article 20 du présent règlement.

*Article 6***Mise en œuvre et formes de financement de l'Union**

1. Le MIE est mis en œuvre en gestion directe, conformément au règlement financier, ou en gestion indirecte par les organismes visés à l'article 62, paragraphe 1, premier alinéa, point c), du règlement financier.
2. Le MIE peut apporter un financement sous la forme de subventions et de marchés, comme le prévoit le règlement financier. Il peut également contribuer aux opérations de mixage conformément au règlement (UE) 2021/523 du Parlement européen et du Conseil ⁽³³⁾ et au titre X du règlement financier. La contribution de l'Union aux opérations de mixage dans le secteur des transports n'excède pas 10 % du montant budgétaire figurant à l'article 4, paragraphe 2, point a) i), du présent règlement. Dans le secteur des transports, les opérations de mixage peuvent être utilisées pour les actions relatives à la mobilité intelligente, interopérable, durable, inclusive, accessible et répondant aux impératifs de sûreté et de sécurité visées à l'article 9, paragraphe 2, point b), du présent règlement.

⁽³³⁾ Règlement (UE) 2021/523 du Parlement européen et du Conseil du 24 mars 2021 établissant le programme InvestEU et modifiant le règlement (UE) 2015/1017 (JO L 107 du 26.3.2021, p. 30).

3. La Commission peut déléguer une partie de la mise en œuvre du MIE à des agences exécutives en conformité avec l'article 69 du règlement financier afin de satisfaire aux exigences de gestion optimale et efficace du MIE dans les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique.

4. Les contributions à un mécanisme d'assurance mutuelle peuvent couvrir le risque lié au recouvrement des fonds dus par les bénéficiaires et sont considérées comme une garantie suffisante au regard du règlement financier. L'article 33, paragraphe 7, du règlement (UE) 2021/695 s'applique.

Article 7

Projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables

1. Les projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables contribuent à la décarbonation, à l'achèvement du marché intérieur de l'énergie et à l'amélioration de la sécurité d'approvisionnement. Ces projets sont inclus dans un accord de coopération ou dans tout autre type d'accord entre deux ou plusieurs États membres ou entre un ou plusieurs États membres et un ou plusieurs pays tiers, comme le prévoient les articles 8, 9, 11 ou 13 de la directive (UE) 2018/2001. Ces projets répondent aux objectifs, aux critères généraux et à la procédure visés dans la partie IV de l'annexe du présent règlement.

2. Au plus tard le 31 décembre 2021, la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 26 définissant, sans préjudice des critères d'attribution fixés à l'article 14, des critères de sélection spécifiques et des modalités du processus de sélection des projets. La Commission publie les méthodes à utiliser pour évaluer la conformité du projet aux critères généraux et établir l'analyse coûts-avantages visée dans la partie IV de l'annexe.

3. Les études qui visent à élaborer et à sélectionner des projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables sont éligibles à un financement au titre du présent règlement.

4. Les projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables sont éligibles à une aide de l'Union pour le financement de travaux s'ils satisfont aux critères supplémentaires suivants:

- a) l'analyse coûts-avantages spécifique du projet conformément à la partie IV, point 3, de l'annexe est obligatoire pour tous les projets financés et prend en compte toutes les recettes résultant de régimes de soutien, est réalisée de manière transparente, globale et complète et apporte des éléments prouvant l'existence d'importantes économies de coûts ou d'avantages, ou les deux, en termes d'intégration des systèmes, de viabilité environnementale, de sécurité d'approvisionnement ou d'innovation; et
- b) le demandeur apporte la preuve que le projet ne pourrait pas être réalisé en l'absence de la subvention, ou que le projet ne peut pas être commercialement viable en l'absence de la subvention.

5. Le montant de la subvention:

- a) est proportionné aux économies de coûts ou aux avantages visés à la partie IV, point 2 b), de l'annexe, ou aux deux;
- b) n'excède pas le montant nécessaire pour garantir la réalisation du projet ou sa viabilité commerciale; et
- c) respecte les dispositions de l'article 15, paragraphe 3.

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

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

8. La Commission adopte un acte d'exécution fixant des règles spécifiques concernant le cofinancement entre les parties pour les projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables au titre du MIE et du mécanisme de financement des énergies renouvelables de l'Union établi en vertu de l'article 33 du règlement (UE) 2018/1999. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 24, paragraphe 2, du présent règlement.

Article 8

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

1. Les projets d'intérêt commun dans le domaine des infrastructures de connectivité numérique sont les projets qui apportent une contribution importante à la réalisation des objectifs stratégiques de l'Union en matière de connectivité et/ou fournissent l'infrastructure de réseau soutenant la transformation numérique de l'économie et de la société, ainsi que le marché unique numérique de l'Union.
2. Les projets d'intérêt commun dans le domaine des infrastructures de connectivité numérique répondent aux critères suivants:
 - a) le projet contribue à la réalisation de l'objectif spécifique énoncé à l'article 3, paragraphe 2, point c); et
 - b) le projet déploie la meilleure technologie disponible et la mieux adaptée au projet concerné, offrant le meilleur équilibre du point de vue de la capacité de flux de données, de la sécurité de la transmission, de la résilience des réseaux, de la cybersécurité et de la rentabilité.
3. Les études qui visent à élaborer et sélectionner des projets d'intérêt commun dans le domaine des infrastructures de connectivité numérique sont éligibles à un financement au titre du présent règlement.
4. Sans préjudice des critères d'attribution énoncés à l'article 14, une priorité en matière de financement est déterminée sur la base des critères suivants:
 - a) des priorités sont établies entre les actions contribuant au déploiement de réseaux à très haute capacité et à l'accès à ces derniers, y compris les systèmes 5G et toute autre connectivité de pointe, conformément aux objectifs stratégiques de l'Union en matière de connectivité dans les zones où se trouvent les acteurs socio-économiques, compte tenu des besoins de ces zones en matière de connectivité et de la couverture territoriale supplémentaire engendrée, y compris pour les ménages, conformément à la partie V, point 1 de l'annexe; des déploiements spécifiques vers des acteurs socio-économiques sont éligibles à un financement pour autant que ces déploiements soient financièrement proportionnés et physiquement praticables;
 - b) des priorités sont établies entre les actions contribuant à la fourniture d'une connectivité sans fil locale de très haute qualité dans les communautés locales, conformément à la partie V, point 2, de l'annexe;
 - c) des priorités sont établies entre les actions contribuant au déploiement des corridors 5G le long des principaux axes de transport, notamment le RTE-T, telles que celles visées dans la partie V, point 3, de l'annexe, afin de garantir une couverture le long de ces principaux axes de transport, permettant la fourniture ininterrompue de services numériques opérant en synergie, compte tenu de sa pertinence socio-économique par rapport à toute solution technologique déjà en place, dans le cadre d'une approche tournée vers l'avenir;
 - d) des priorités sont établies entre les projets d'intérêt commun qui visent à déployer ou à moderniser en profondeur des réseaux dorsaux transfrontières reliant l'Union à des pays tiers et à renforcer les liaisons entre les réseaux de communications électroniques sur le territoire de l'Union, y compris les câbles sous-marins, en fonction de la mesure dans laquelle ils contribuent de manière significative à la performance accrue, à la résilience et à la capacité très élevée de ces réseaux de communications électroniques;
 - e) les projets d'intérêt commun déployant des plateformes numériques opérationnelles donnent la priorité aux actions fondées sur les technologies de pointe, compte tenu d'aspects tels que l'interopérabilité, la cybersécurité, la protection des données et la réutilisation.

CHAPITRE II

ÉLIGIBILITÉ

Article 9

Actions éligibles

1. Seules les actions qui contribuent à la réalisation des objectifs visés à l'article 3, tout en tenant compte des engagements de décarbonation à long terme, sont éligibles à un financement. Ces actions comprennent les études, travaux et autres mesures d'accompagnement nécessaires à la gestion et à la mise en œuvre du MIE et des orientations sectorielles. Les études ne sont éligibles que si elles concernent des projets éligibles au titre du MIE.

2. Dans le secteur des transports, seules les actions ci-après sont éligibles à un soutien financier de l'Union au titre du présent règlement:

- a) les actions relatives à des réseaux efficaces, interconnectés, interopérables et multimodaux pour le développement d'infrastructures ferroviaires, routières, de navigation intérieure et maritimes:
 - i) les actions mettant en œuvre le réseau central conformément au chapitre III du règlement (UE) n° 1315/2013, y compris les actions concernant les liaisons transfrontières et les liaisons manquantes, telles que celles qui sont énumérées dans la partie III de l'annexe du présent règlement, ainsi que les nœuds urbains, les plateformes logistiques multimodales, les ports maritimes, les ports intérieurs, les terminaux rail-route et les connexions aux aéroports du réseau central visés à l'annexe II du règlement (UE) n° 1315/2013; les actions mettant en œuvre le réseau central peuvent comporter des éléments connexes situés sur le réseau global lorsque cela est nécessaire pour optimiser l'investissement, conformément aux modalités précisées dans les programmes de travail visés à l'article 20 du présent règlement;
 - ii) les actions relatives aux liaisons transfrontières du réseau global conformément au chapitre II du règlement (UE) n° 1315/2013, telles que celles qui sont énumérées dans la partie III, point 2, de l'annexe du présent règlement, les actions visées dans la partie III, point 3, de l'annexe du présent règlement, les actions relatives aux études pour le développement du réseau global et les actions relatives aux ports maritimes et intérieurs du réseau global conformément au chapitre II du règlement (UE) n° 1315/2013;
 - iii) les actions en faveur du rétablissement des connexions ferroviaires transfrontières régionales manquantes sur le RTE-T qui ont été abandonnées ou démantelées;
 - iv) les actions mettant en œuvre des tronçons du réseau global situés dans les régions ultrapériphériques conformément au chapitre II du règlement (UE) n° 1315/2013, y compris les actions concernant les nœuds urbains, les ports maritimes, les ports intérieurs, les terminaux rail-route, les connexions aux aéroports et les plateformes logistiques multimodales du réseau global visés à l'annexe II du règlement (UE) n° 1315/2013;
 - v) les actions en soutien aux projets d'intérêt commun visant à connecter le réseau transeuropéen aux réseaux d'infrastructures des pays voisins visés à l'article 8, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 1315/2013;
- b) les actions relatives à la mobilité intelligente, interopérable, durable, multimodale, inclusive, accessible et répondant aux impératifs de sûreté et de sécurité:
 - i) les actions en soutien aux autoroutes de la mer conformément à l'article 21 du règlement (UE) n° 1315/2013, axées sur le transport maritime transfrontière à courte distance;
 - ii) les actions en soutien aux systèmes d'applications télématiques, conformément à l'article 31 du règlement (UE) n° 1315/2013, comprenant notamment, par mode de transport:
 - pour les voies ferroviaires: ERTMS,
 - pour les voies navigables intérieures: les services d'information fluviale (SIF),
 - pour le transport routier: les systèmes de transport intelligents (STI),
 - pour le transport maritime: les systèmes de suivi du trafic des navires et d'information (VTMIS) et les services maritimes électroniques, y compris les services d'interface unique tels que le guichet maritime unique, les systèmes de communauté portuaire et les systèmes d'informations douanières pertinents,
 - pour le transport aérien: les systèmes de gestion du trafic aérien, en particulier ceux issus du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR);

- iii) les actions en soutien aux services durables de fret conformément à l'article 32 du règlement (UE) n° 1315/2013 et les actions visant à réduire les nuisances sonores causées par le fret ferroviaire;
 - iv) les actions en soutien aux nouvelles technologies et à l'innovation, y compris l'automatisation, le renforcement des services de transport, l'intégration modale et les infrastructures de carburants alternatifs pour tous les modes de transport, conformément à l'article 33 du règlement (UE) n° 1315/2013;
 - v) les actions visant à supprimer les obstacles à l'interopérabilité au sens de l'article 3, point o), du règlement (UE) n° 1315/2013, notamment les obstacles en cas de production d'effets de corridors/réseaux, y compris les actions favorisant une augmentation du trafic de fret ferroviaire et les installations automatiques de rupture de charge;
 - vi) les actions visant à éliminer les obstacles à l'interopérabilité, en particulier dans les nœuds urbains au sens de l'article 30 du règlement (UE) n° 1315/2013;
 - vii) les actions mettant en œuvre des infrastructures et une mobilité répondant aux impératifs de sûreté et de sécurité, y compris de sécurité routière, conformément à l'article 34 du règlement (UE) n° 1315/2013;
 - viii) les actions améliorant la résilience des infrastructures de transport, en particulier leur résilience au changement climatique et aux catastrophes naturelles ainsi qu'aux menaces en matière de cybersécurité;
 - ix) les actions améliorant l'accessibilité des infrastructures de transport pour tous les modes de transport et tous les utilisateurs, en particulier les utilisateurs à mobilité réduite, conformément à l'article 37 du règlement (UE) n° 1315/2013;
 - x) les actions améliorant l'accessibilité et la disponibilité des infrastructures de transport à des fins de sécurité et de protection civile et les actions visant à adapter les infrastructures de transport aux fins des contrôles aux frontières extérieures de l'Union, dans le but de faciliter les flux de trafic;
- c) dans le cadre de l'objectif spécifique visé à l'article 3, paragraphe 2, point a) ii), et conformément à l'article 12, les actions ou les activités spécifiques au sein d'une action, en soutien à différentes parties, nouvelles ou existantes, du RTE-T approprié au transport militaire, afin d'adapter le RTE-T aux exigences d'un double usage de l'infrastructure.

3. Dans le secteur de l'énergie, seules les actions ci-après sont éligibles à un soutien financier de l'Union au titre du présent règlement:

- a) les actions en liaison avec les projets d'intérêt commun visées à l'article 14 du règlement (UE) n° 347/2013;
- b) les actions en soutien aux projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables, y compris les solutions innovantes ainsi que le stockage des énergies renouvelables, et leur conception, telles qu'elles sont définies dans la partie IV de l'annexe, sous réserve du respect des conditions prévues à l'article 7.

4. Dans le secteur du numérique, seules les actions ci-après sont éligibles à un soutien financier de l'Union au titre du présent règlement:

- a) les actions en soutien au déploiement de réseaux à très haute capacité, notamment des systèmes 5G, capables de fournir une connectivité gigabit, et à l'accès à ceux-ci, dans les zones où se trouvent les acteurs socio-économiques;
- b) les actions en soutien à la fourniture d'une connectivité sans fil locale de très haute qualité gratuite et sans conditions discriminatoires dans les communautés locales;
- c) les actions visant à permettre la couverture ininterrompue par des systèmes 5G de tous les grands axes de transport, notamment le RTE-T, telles que les actions énumérées dans la partie V, point 3, de l'annexe;
- d) les actions en soutien au déploiement de nouveaux réseaux dorsaux, y compris par câbles sous-marins, ou à la modernisation significative de réseaux dorsaux existants, y compris par câbles sous-marins, dans les États membres, entre les États membres et entre l'Union et des pays tiers, telles que les actions énumérées dans la partie V, point 3, de l'annexe, ainsi que d'autres actions en soutien au déploiement des réseaux dorsaux visés audit point;
- e) les actions mettant en œuvre les exigences en matière d'infrastructures de connectivité numérique en liaison avec des projets transfrontières dans les domaines du transport ou de l'énergie ou en soutien aux plateformes numériques opérationnelles directement associées aux infrastructures de transport ou énergétiques, ou les deux.

*Article 10***Synergies entre les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique**

1. Les actions contribuant simultanément à la réalisation d'un ou de plusieurs objectifs d'au moins deux secteurs, tels qu'ils sont définis à l'article 3, paragraphe 2, points a), b) et c), peuvent bénéficier d'un soutien financier de l'Union au titre du présent règlement ainsi que d'un taux de cofinancement plus élevé, conformément à l'article 15. Ces actions sont mises en œuvre au moyen de programmes de travail portant sur au moins deux secteurs et comportant des critères d'attribution spécifiques, et sont financés par des contributions budgétaires des secteurs concernés.
2. Dans chacun des secteurs des transports, de l'énergie ou du numérique, les actions éligibles conformément à l'article 9 peuvent comporter des éléments synergiques en liaison avec l'un des autres secteurs, qui ne sont pas liés à des actions éligibles prévues respectivement à l'article 9, paragraphes 2, 3 ou 4, pour autant que ces éléments respectent toutes les conditions suivantes:
 - a) le coût des éléments synergiques n'excède pas 20 % des coûts totaux éligibles de l'action;
 - b) les éléments synergiques relèvent du secteur des transports, de l'énergie ou du numérique; et
 - c) les éléments synergiques permettent une augmentation substantielle des bénéfices socio-économiques, climatiques ou environnementaux de l'action.

*Article 11***Entités éligibles**

1. En ce qui concerne les entités, les critères d'éligibilité énoncés au présent article s'appliquent en plus des critères énoncés à l'article 197 du règlement financier.
2. Les entités ci-après sont éligibles:
 - a) les entités juridiques établies dans:
 - i) un État membre, y compris des coentreprises;
 - ii) un pays tiers associé au MIE; ou
 - iii) un pays ou territoire d'outre-mer;
 - b) les entités juridiques constituées en vertu du droit de l'Union et, si les programmes de travail le prévoient, les organisations internationales.
3. Les personnes physiques ne sont pas éligibles.
4. Le programme de travail peut disposer que les entités juridiques établies dans des pays tiers associés au MIE conformément à l'article 5 et les entités juridiques établies dans l'Union mais contrôlées directement ou indirectement par des pays tiers ou des ressortissants de pays tiers ou par des entités établies dans des pays tiers, ne sont pas admises pour participer à la totalité ou une partie des actions au titre des objectifs spécifiques énoncés à l'article 3, paragraphe 2, point c), pour des raisons de sécurité dûment justifiées. Dans ce cas, les appels à propositions et appels d'offres sont limités aux entités établies, ou réputées établies, dans les États membres et contrôlées directement ou indirectement par des États membres ou par des ressortissants d'États membres.
5. Les entités juridiques établies dans un pays tiers qui n'est pas associé au MIE peuvent, à titre exceptionnel, bénéficier d'un soutien financier de l'Union dans le cadre du MIE lorsque cela est indispensable pour atteindre les objectifs d'un projet d'intérêt commun donné dans les secteurs des transports, de l'énergie ou du numérique, ou d'un projet transfrontière dans le domaine des énergies renouvelables.
6. Pour être éligibles, les propositions sont soumises:
 - a) par un ou plusieurs États membres; ou
 - b) avec l'accord des États membres concernés, par des organisations internationales, des coentreprises ou des entreprises ou des organismes publics ou privés, y compris des autorités régionales ou locales.

Si l'État membre concerné n'est pas d'accord avec une proposition soumise au titre du premier alinéa, point b), il en fait part.

Un État membre peut décider que, pour un programme de travail spécifique ou pour des catégories d'applications spécifiques, des propositions peuvent être soumises sans son accord. Dans ce cas, cela est indiqué, à la demande de l'État membre concerné, dans le programme de travail concerné et dans l'appel à propositions.

Article 12

Règles d'éligibilité particulières concernant les actions relatives à l'adaptation du RTE-T au double usage civil et en matière de défense

1. Les actions contribuant à l'adaptation du réseau central ou du réseau global du RTE-T tels qu'ils sont définis dans le règlement (UE) n° 1315/2013, en vue de permettre un double usage civil et en matière de défense des infrastructures, sont soumises aux règles d'éligibilité supplémentaires suivantes:

- a) les propositions sont soumises par un ou plusieurs États membres ou, avec l'accord des États membres concernés, par des entités juridiques établies dans les États membres;
- b) les actions portent sur les tronçons ou nœuds identifiés par les États membres dans les annexes aux besoins militaires pour la mobilité militaire à l'intérieur et à l'extérieur de l'Union adoptées par le Conseil le 20 novembre 2018 ou dans toute liste adoptée ultérieurement, ainsi que dans toute autre liste indicative de projets prioritaires que les États membres ont recensés conformément au plan d'action sur la mobilité militaire;
- c) les actions peuvent porter à la fois sur la modernisation de composants d'infrastructure existants et sur la construction de nouveaux composants d'infrastructure, en tenant compte des exigences en matière d'infrastructure visées au paragraphe 2 du présent article;
- d) les actions appliquant un niveau d'exigence en matière d'infrastructure allant au-delà du niveau requis pour le double usage sont éligibles; toutefois, leur coût est éligible uniquement jusqu'au niveau de coûts correspondant au niveau d'exigence nécessaire pour le double usage; les actions concernant des infrastructures utilisées à des fins exclusivement militaires ne sont pas éligibles;
- e) les actions au titre du présent article sont financées uniquement à partir du montant figurant à l'article 4, paragraphe 2, point a) iii), du présent règlement.

2. La Commission adopte un acte d'exécution précisant, le cas échéant, les exigences en matière d'infrastructure applicables à certaines catégories d'actions concernant des infrastructures à double usage et la procédure d'évaluation des actions concernant des infrastructures à double usage. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 24, paragraphe 2.

3. À la suite de l'évaluation intermédiaire du MIE prévue à l'article 23, paragraphe 2, la Commission peut proposer à l'autorité budgétaire qu'elle transfère les montants qui n'ont pas été engagés de l'article 4, paragraphe 2, point a) iii), à l'article 4, paragraphe 2, point a) i).

CHAPITRE III

SUBVENTIONS

Article 13

Subventions

Les subventions au titre du MIE sont octroyées et gérées conformément au titre VIII du règlement financier.

*Article 14***Critères d'attribution**

1. Des critères d'attribution transparents sont fixés dans les programmes de travail visés à l'article 20 et dans les appels à propositions, compte tenu, dans la mesure où ils s'appliquent, des seuls éléments suivants:
 - a) les incidences économiques, sociales et environnementales, dont l'impact sur le climat (cycle de vie des projets, avantages et coûts), la solidité, l'exhaustivité et la transparence de l'analyse;
 - b) l'innovation et la numérisation, la sécurité, l'interopérabilité et l'accessibilité, notamment pour les personnes à mobilité réduite;
 - c) la dimension transfrontière, l'intégration des réseaux et l'accessibilité territoriale, y compris pour les îles européennes et les régions ultrapériphériques;
 - d) la valeur ajoutée de l'Union;
 - e) les synergies entre les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique;
 - f) le degré de maturité de l'action à la lumière de l'évolution du projet;
 - g) la solidité de la stratégie de maintenance proposée pour le projet lors de son achèvement;
 - h) la solidité du plan de mise en œuvre proposé;
 - i) l'effet catalyseur du soutien financier de l'Union sur l'investissement;
 - j) la nécessité de surmonter les obstacles financiers tels que ceux causés par une viabilité commerciale insuffisante, des coûts initiaux élevés ou l'absence de financement par le marché;
 - k) la possibilité d'un double usage dans le contexte de la mobilité militaire;
 - l) la compatibilité avec les plans nationaux et de l'Union en matière d'énergie et de climat, notamment avec le principe de la primauté de l'efficacité énergétique.
2. Lors de l'évaluation des propositions au regard des critères d'attribution, il est tenu compte, le cas échéant, de la résilience aux effets néfastes du changement climatique au moyen d'une évaluation des risques et de la vulnérabilité climatiques, y compris les mesures d'adaptation pertinentes.
3. Lors de l'évaluation des propositions au regard des critères d'attribution, il est veillé si nécessaire, suivant ce que les programmes de travail précisent, à ce que les actions soutenues par le MIE intégrant la technologie PNT soient techniquement compatibles avec les programmes Galileo et EGNOS ainsi qu'avec le programme Copernicus.
4. En ce qui concerne les actions relatives au secteur des transports, lors de l'évaluation des propositions au regard des critères d'attribution, il est veillé, le cas échéant, à ce que les actions proposées soient compatibles avec les plans de travail et les actes d'exécution relatifs aux corridors prévus à l'article 47 du règlement (UE) n° 1315/2013, et il est tenu compte de l'avis consultatif du coordonnateur européen responsable en vertu de l'article 45, paragraphe 8, dudit règlement. Dans le cadre de cette évaluation, il est également examiné si la mise en œuvre des actions financées par le MIE risque de perturber les flux de marchandises et de passagers sur le tronçon concerné par le projet et si ces risques ont été atténués.
5. En ce qui concerne les actions relevant des projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables, les critères d'attribution prennent en compte les conditions prévues à l'article 7, paragraphe 4.
6. En ce qui concerne les actions relevant des projets d'intérêt commun dans le domaine de la connectivité numérique, les critères d'attribution fixés dans les programmes de travail et les appels à propositions prennent en compte les critères prévus à l'article 8, paragraphe 4.

*Article 15***Taux de cofinancement**

1. Pour les études, le montant du soutien financier de l'Union n'exécède pas 50 % du coût total éligible. Pour les études financées grâce aux montants transférés à partir du Fonds de cohésion, les taux de cofinancement maximaux sont ceux applicables au Fonds de cohésion, comme précisé au paragraphe 2, point c).

2. Pour les travaux dans le secteur des transports, les taux de cofinancement maximaux ci-après s'appliquent:
- a) pour les travaux relevant des objectifs spécifiques visés à l'article 3, paragraphe 2, point a) i), le montant du soutien financier de l'Union n'excède pas 30 % du coût total éligible; cependant, les taux de cofinancement peuvent être portés à un maximum de 50 % pour les actions:
 - i) relatives aux liaisons transfrontières dans les conditions précisées au point e) du présent paragraphe;
 - ii) en soutien aux systèmes d'applications télématiques;
 - iii) en soutien à l'interopérabilité des voies navigables intérieures ou à l'interopérabilité ferroviaire;
 - iv) en soutien aux nouvelles technologies et à l'innovation;
 - v) en soutien à l'amélioration de la sécurité des infrastructures; et
 - vi) visant à adapter les infrastructures de transport aux fins des contrôles aux frontières extérieures de l'Union, conformément aux dispositions applicables du droit de l'Union;
 - b) pour les travaux relevant des objectifs spécifiques visés à l'article 3, paragraphe 2, point a) ii), le montant du soutien financier de l'Union n'excède pas 50 % du coût total éligible; cependant, les taux de cofinancement peuvent être portés à un maximum de 85 % si les ressources nécessaires sont transférées au MIE conformément à l'article 4, paragraphe 13;
 - c) en ce qui concerne les montants transférés à partir du Fonds de cohésion, les taux de cofinancement maximaux n'excèdent pas 85 % des coûts totaux éligibles;
 - d) en ce qui concerne les montants de la rubrique «Investissements stratégiques européens» s'élevant à 1 559 800 000 EUR, visés dans la partie II, premier alinéa, premier tiret, de l'annexe, destinés à l'achèvement des grandes liaisons ferroviaires transfrontières manquantes entre les États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion, les taux de cofinancement maximaux n'excèdent pas 85 % des coûts totaux éligibles;
 - e) en ce qui concerne les actions relatives aux liaisons transfrontières, l'augmentation des taux de cofinancement maximaux prévue aux points a), c) et d) du présent paragraphe ne peut s'appliquer qu'aux actions présentant un niveau d'intégration élevé sur le plan de la planification et de la mise en œuvre de l'action aux fins du critère d'attribution visé à l'article 14, paragraphe 1, point c), par exemple par l'établissement d'une entreprise unique dédiée au projet, d'une structure de gouvernance commune, d'un cadre juridique bilatéral ou par un acte d'exécution conformément à l'article 47 du règlement (UE) n° 1315/2013; en outre, le taux de cofinancement applicable aux projets réalisés par des structures de gestion intégrée, y compris des coentreprises, peut être majoré de 5 %, conformément à l'article 11, paragraphe 2, point a).
3. Pour les travaux dans le secteur de l'énergie, les taux de cofinancement maximaux ci-après s'appliquent:
- a) pour les travaux relevant des objectifs spécifiques visés à l'article 3, paragraphe 2, point b), le montant du soutien financier de l'Union n'excède pas 50 % du coût total éligible;
 - b) les taux de cofinancement peuvent être portés à un maximum de 75 % du coût total éligible pour les actions contribuant au développement de projets d'intérêt commun qui, sur la base des éléments de preuve visés à l'article 14, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 347/2013, garantissent un degré élevé de sécurité d'approvisionnement à l'échelle régionale ou de l'Union, renforcent la solidarité de l'Union ou offrent des solutions hautement innovantes.
4. Pour les travaux dans le secteur du numérique, les taux de cofinancement maximaux ci-après s'appliquent: pour les travaux relevant des objectifs spécifiques visés à l'article 3, paragraphe 2, point c), le montant du soutien financier de l'Union n'excède pas 30 % du coût total éligible.

Les taux de cofinancement peuvent être portés:

- a) jusqu'à 50 % pour les actions présentant une dimension transfrontière importante, telle que la couverture ininterrompue par des systèmes 5G le long des grands axes de transport ou le déploiement de réseaux dorsaux entre des États membres et entre l'Union et des pays tiers; et
- b) jusqu'à 75 % pour les actions mettant en œuvre la connectivité gigabit des acteurs socio-économiques.

Les actions visant à ce qu'une connectivité sans fil locale soit fournie dans les communautés locales, lorsqu'elles sont mises en œuvre à l'aide de subventions de faible valeur, peuvent être financées par un soutien financier de l'Union couvrant jusqu'à 100 % des coûts éligibles, sans préjudice du principe de cofinancement.

5. Le taux de cofinancement maximal applicable aux actions visées à l'article 10, paragraphe 1, correspond au taux de cofinancement maximal le plus élevé applicable aux secteurs concernés. En outre, le taux de cofinancement applicable à ces actions peut être majoré de 10 %.
6. Dans chacun des secteurs des transports, de l'énergie ou du numérique, en ce qui concerne les travaux entrepris dans les régions ultrapériphériques, un taux de cofinancement maximal spécifique de 70 % s'applique.

Article 16

Coûts éligibles

Les critères ci-après d'éligibilité des coûts s'appliquent, en plus des critères énoncés à l'article 186 du règlement financier:

- a) seules les dépenses exposées dans les États membres sont éligibles, sauf lorsque le projet d'intérêt commun ou le projet transfrontière dans le domaine des énergies renouvelables concerne le territoire d'un ou de plusieurs pays tiers visés à l'article 5 ou à l'article 11, paragraphe 4, du présent règlement ou les eaux internationales, et lorsque l'action est indispensable à la réalisation des objectifs du projet en question;
- b) le coût des équipements, des installations et des infrastructures qui est considéré comme une dépense en capital par le bénéficiaire est éligible jusqu'à son intégralité;
- c) les dépenses afférentes à l'achat de terrains ne constituent pas un coût éligible, sauf pour les fonds transférés à partir du Fonds de cohésion dans le secteur des transports conformément à l'article 64 du règlement (UE) 2021/1060;
- d) les coûts éligibles ne comprennent pas la taxe sur la valeur ajoutée.

Article 17

Combinaison de subventions avec d'autres sources de financement

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

Article 18

Réduction ou suppression des subventions

1. Outre les motifs précisés à l'article 131, paragraphe 4, du règlement financier, le montant de la subvention peut, sauf dans des cas dûment justifiés, être réduit pour les motifs suivants:
 - a) pour les études, l'action n'a pas démarré dans l'année suivant la date de démarrage indiquée dans la convention de subvention;
 - b) pour les travaux, l'action n'a pas démarré dans les deux ans suivant la date de démarrage indiquée dans la convention de subvention;
 - c) à la suite d'un examen de l'état d'avancement de l'action, il est établi que la mise en œuvre de celle-ci a pris un retard tel qu'il est peu probable que les objectifs de l'action soient atteints.
2. La convention de subvention peut être modifiée ou résiliée pour les motifs précisés au paragraphe 1.
3. Avant l'adoption de toute décision relative à la réduction ou à la suppression d'une subvention, le cas est examiné de manière globale et les bénéficiaires concernés se voient donner la possibilité de soumettre leurs observations dans un délai raisonnable.

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

Article 19

Financement cumulé et alternatif

1. Une action ayant reçu une contribution au titre du MIE peut aussi recevoir une contribution de tout autre programme de l'Union, y compris les fonds en gestion partagée, pour autant que les contributions ne couvrent pas les mêmes coûts. Les règles du programme concerné de l'Union s'appliquent à la contribution qu'il apporte à l'action. Le financement cumulé n'excède pas le total des coûts éligibles de l'action. Le soutien au titre des différents programmes de l'Union peut être calculé au prorata, conformément aux documents énonçant les conditions du soutien.

2. Le label d'excellence est attribué à des actions qui remplissent les conditions cumulatives suivantes:

- a) elles ont fait l'objet d'une évaluation dans le cadre d'un appel à propositions au titre du MIE;
- b) elles respectent les exigences minimales de qualité de cet appel à propositions;
- c) elles ne peuvent pas être financées au titre de cet appel à propositions en raison de contraintes budgétaires.

Les actions auxquelles a été attribué un label d'excellence conformément au premier alinéa peuvent recevoir un soutien du FEDER conformément à l'article 67, paragraphe 5, du règlement (UE) 2021/1060 ou du Fonds de cohésion, sans autre évaluation, et à condition que ces actions soient compatibles avec les objectifs et les règles du Fonds concerné.

CHAPITRE IV

PROGRAMMATION, SUIVI, ÉVALUATION ET CONTRÔLE

Article 20

Programmes de travail

1. Le MIE est mis en œuvre au moyen des programmes de travail visés à l'article 110 du règlement financier.

2. Afin de garantir la transparence et la prévisibilité et d'améliorer la qualité des projets, la Commission adopte, au plus tard le 15 octobre 2021, les premiers programmes de travail pluriannuels. Ces premiers programmes de travail pluriannuels comprennent le calendrier des appels à propositions pour les trois premières années du MIE, leur sujet et leur budget indicatif, ainsi que le cadre envisagé pour l'ensemble de la période de programmation.

3. Les programmes de travail sont adoptés par la Commission 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.

4. Lorsqu'elle adopte des programmes de travail dans le secteur de l'énergie, la Commission accorde une attention particulière aux projets d'intérêt commun et aux actions liées qui visent à renforcer l'intégration du marché intérieur de l'énergie, en mettant fin à l'isolement énergétique et en supprimant les goulets d'étranglement de l'interconnexion électrique, l'accent étant mis sur les projets contribuant à la réalisation de l'objectif d'une interconnexion d'au moins 10 % au plus tard en 2020 et 15 % au plus tard en 2030, ainsi que sur les projets contribuant à la synchronisation des réseaux d'électricité avec les réseaux de l'Union.

5. Conformément à l'article 200, paragraphe 2, du règlement financier, l'ordonnateur compétent peut, le cas échéant, organiser la procédure de sélection en deux étapes, comme suit:

- a) les demandeurs soumettent un dossier simplifié contenant des informations relativement succinctes pour permettre une présélection des projets fondée sur une série limitée de critères;
- b) les demandeurs présélectionnés lors de la première étape soumettent un dossier complet après la clôture de celle-ci.

Article 21

Octroi du soutien financier de l'Union

1. À la suite de chaque appel à propositions fondé sur les programmes de travail visés à l'article 20, la Commission adopte un acte d'exécution fixant le montant du soutien financier à octroyer aux projets sélectionnés ou à des parties de ceux-ci, et précisant les conditions et modalités de leur mise en œuvre. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 24, paragraphe 2.

2. Lors de la mise en œuvre des conventions de subvention, la Commission informe les bénéficiaires et les États membres concernés des modifications apportées aux montants des subventions et des montants définitifs versés.

3. Les bénéficiaires présentent des rapports conformément aux conventions de subvention respectives sans l'approbation préalable des États membres. La Commission donne aux États membres accès aux rapports relatifs aux actions menées sur leur territoire.

Article 22

Suivi et rapport

1. Les indicateurs servant à faire rapport sur l'état d'avancement du MIE en vue de la réalisation de l'objectif général et des objectifs spécifiques fixés à l'article 3 figurent dans la partie I de l'annexe.

2. Afin de garantir une évaluation efficace de l'état d'avancement du MIE en vue de la réalisation de ses objectifs, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 26, afin de modifier la partie I de l'annexe pour ce qui est des indicateurs lorsque cela est jugé nécessaire et afin de compléter le présent règlement par l'ajout de dispositions sur la mise en place d'un cadre de suivi et d'évaluation.

3. Le système de déclaration de performance garantit que les données permettant de suivre la mise en œuvre et les résultats du MIE sont adaptées à une analyse approfondie des progrès réalisés, et notamment au suivi de l'action pour le climat, et qu'elles sont collectées de manière efficace, effective et en temps utile. Pour ce faire, des obligations de déclaration proportionnées sont imposées aux destinataires de fonds de l'Union et, le cas échéant, aux États membres.

4. La Commission améliore le site internet spécifique en publiant, en temps réel, une carte sur laquelle figurent les projets en cours de mise en œuvre, accompagnés d'informations pertinentes comprenant des évaluations des incidences, ainsi que le montant, le bénéficiaire, l'entité chargée de la mise en œuvre et l'état d'avancement du projet. La Commission présente également tous les deux ans des rapports sur les progrès accomplis. Ces rapports sur les progrès accomplis comprennent les informations sur la mise en œuvre du MIE au regard de son objectif général et de ses objectifs spécifiques énoncés à l'article 3, précisant si les différents secteurs sont sur la bonne voie, si l'engagement budgétaire total est conforme au montant total alloué, si les projets en cours sont suffisamment avancés et s'ils sont toujours réalisables et utiles.

Article 23

Évaluation

1. Les évaluations sont réalisées en temps utile afin que leurs résultats puissent être pris en compte dans le processus décisionnel.

2. Une évaluation intermédiaire du MIE est effectuée dès qu'il existe suffisamment d'informations sur la mise en œuvre du MIE, et au plus tard quatre ans après le début de la mise en œuvre du MIE.
3. À la fin de la mise en œuvre du MIE, et au plus tard quatre ans après la fin de la période spécifiée à l'article 1^{er}, la Commission procède à une évaluation finale du MIE.
4. La Commission soumet les conclusions des évaluations, accompagnées de ses observations, au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions.

Article 24

Comité

1. La Commission est assistée par le comité de coordination du MIE, qui peut se réunir en différentes formations en fonction de la question à traiter. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Article 25

Actes délégués

1. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 26 pour compléter le présent règlement en:
 - a) établissant un cadre de suivi et d'évaluation fondé sur les indicateurs énumérés dans la partie I de l'annexe;
 - b) fixant des règles relatives à la sélection des projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables en plus de celles figurant dans la partie IV de l'annexe, et en établissant et mettant à jour la liste des projets transfrontières sélectionnés dans le domaine des énergies renouvelables.
2. Sous réserve de l'article 172, deuxième alinéa, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 26 du présent règlement pour:
 - a) modifier la partie III de l'annexe relative à la définition des corridors du réseau central de transport et aux tronçons présélectionnés du réseau global;
 - b) modifier la partie V de l'annexe relative à l'identification des projets d'intérêt commun en matière de connectivité numérique.

Article 26

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 22, paragraphe 2, et à l'article 25 est conféré à la Commission jusqu'au 31 décembre 2028.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 7, paragraphe 2, à l'article 22, paragraphe 2, et à l'article 25 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».

5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 7, paragraphe 2, de l'article 22, paragraphe 2, ou de l'article 25 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 27

Information, communication et publicité

1. Les destinataires d'un financement de l'Union font état de l'origine des fonds et assurent la visibilité du financement de l'Union, en particulier lorsqu'il s'agit de promouvoir les actions et leurs résultats, en fournissant des informations ciblées, cohérentes, efficaces et proportionnées à divers publics, notamment aux médias et au grand public.
2. La Commission met en œuvre des actions d'information et de communication relatives au MIE, aux actions entreprises au titre du MIE et aux résultats obtenus. Les ressources financières allouées au MIE contribuent également à la communication institutionnelle sur les priorités politiques de l'Union, dans la mesure où ces priorités sont liées aux objectifs visés à l'article 3.
3. La transparence et la consultation du public sont assurées conformément aux dispositions applicables du droit de l'Union et du droit national.

Article 28

Protection des intérêts financiers de l'Union

Lorsqu'un pays tiers participe au MIE par la voie d'une décision adoptée au titre d'un accord international ou sur la base de tout autre instrument juridique, le pays tiers accorde à l'ordonnateur compétent, à l'OLAF et à la Cour des comptes les droits et accès nécessaires leur permettant d'exercer pleinement leurs compétences respectives. Dans le cas de l'OLAF, ces droits comprennent le droit de mener des enquêtes, et notamment des contrôles et vérifications sur place, comme le prévoit le règlement (UE, Euratom) n° 883/2013.

CHAPITRE V

DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

Article 29

Abrogation et dispositions transitoires

1. Les règlements (UE) n° 1316/2013 et (UE) n° 283/2014 sont abrogés.
2. Sans préjudice du paragraphe 1, le présent règlement ne porte atteinte ni à la poursuite ni à la modification des actions engagées au titre du règlement (UE) n° 1316/2013, qui continue de s'appliquer à ces actions jusqu'à leur clôture.
3. L'enveloppe financière du MIE peut également couvrir les dépenses d'assistance technique et administrative qui sont nécessaires pour assurer la transition entre le MIE et les mesures adoptées en vertu du règlement (UE) n° 1316/2013.
4. Si nécessaire, des crédits peuvent être inscrits au budget de l'Union au-delà de 2027 pour couvrir les dépenses prévues à l'article 4, paragraphe 5, afin de permettre la gestion des actions qui ne sont pas achevées au 31 décembre 2027, conformément au présent règlement.

*Article 30***Entrée en vigueur**

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

Il est applicable à partir du 1^{er} janvier 2021.

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

Fait à Strasbourg, le 7 juillet 2021.

Par le Parlement européen

Le président

D. M. SASSOLI

Par le Conseil

Le président

A. LOGAR

ANNEXE

PARTIE I

INDICATEURS

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

Secteurs	Objectifs spécifiques	Indicateurs clés
Transports	Réseaux et infrastructures efficaces, interconnectés et multimodaux favorisant une mobilité intelligente, interopérable, durable, inclusive, accessible et répondant aux impératifs de sûreté et de sécurité	Nombre de liaisons transfrontières et de liaisons manquantes faisant l'objet d'actions soutenues par le MIE (y compris les actions relatives aux nœuds urbains, aux connexions ferroviaires transfrontières régionales, aux plateformes logistiques multimodales, aux ports maritimes, aux ports intérieurs, aux connexions aux aéroports et aux terminaux rail-route du réseau central et du réseau global du RTE-T)
		Nombre d'actions soutenues par le MIE contribuant à la numérisation du secteur des transports, notamment grâce au déploiement de l'ERMTS, des SIF, du STI, des VTMS/services maritimes électroniques et de SESAR
		Nombre de points de ravitaillement en carburants alternatifs construits ou modernisés avec le soutien du MIE
		Nombre d'actions soutenues par le MIE contribuant à la sécurité des transports
		Nombre d'actions soutenues par le MIE contribuant à l'accessibilité des transports pour les personnes à mobilité réduite
		Nombre d'actions soutenues par le MIE contribuant à la réduction des nuisances sonores causées par le fret ferroviaire
	Adaptation pour le double usage des infrastructures de transport	Nombre de composants d'infrastructures de transport adaptés aux exigences du double usage
Énergie	Contribution à l'interconnectivité et à l'intégration des marchés	Nombre d'actions soutenues par le MIE contribuant à la réalisation de projets d'interconnexion des réseaux des États membres et à la suppression des contraintes internes
		Nombre d'actions soutenues par le MIE contribuant à la réalisation de projets visant à garantir la résilience du réseau de gaz
	Sécurité d'approvisionnement	Nombre d'actions soutenues par le MIE contribuant au déploiement de réseaux intelligents et numérisés et à l'augmentation de la capacité de stockage d'énergie
		Développement durable grâce à la décarbonation

Numérique	Contribution au déploiement d'infrastructures de connectivité numérique dans l'ensemble de l'Union	Nouvelles connexions à des réseaux à très haute capacité pour les acteurs socio-économiques et connexions de très haute qualité pour les communautés locales
		Nombre d'actions soutenues par le MIE permettant la couverture 5G sur les principaux axes de transport
		Nombre d'actions soutenues par le MIE permettant le déploiement de nouvelles connexions à des réseaux à très haute capacité
		Nombre d'actions soutenues par le MIE contribuant à la numérisation des secteurs de l'énergie et des transports

PARTIE II

POURCENTAGES INDICATIFS POUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

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

- 60 % pour les actions énumérées à l'article 9, paragraphe 2, point a): «Actions relatives à des réseaux efficaces, interconnectés, interopérables et multimodaux», dont 1 559 800 000 EUR ⁽¹⁾ à allouer en priorité et sur une base concurrentielle, pour achever les grandes liaisons ferroviaires transfrontières manquantes entre les États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion,
- 40 % pour les actions énumérées à l'article 9, paragraphe 2, point b): «Actions relatives à la mobilité intelligente, interopérable, durable, multimodale, inclusive, accessible et répondant aux impératifs de sûreté et de sécurité».

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

- 85 % pour les actions énumérées à l'article 9, paragraphe 2, point a): «Actions relatives à des réseaux efficaces, interconnectés, interopérables et multimodaux»,
- 15 % pour les actions énumérées à l'article 9, paragraphe 2, point b): «Actions relatives à la mobilité intelligente, interopérable, durable, multimodale, inclusive, accessible et répondant aux impératifs de sûreté et de sécurité».

Pour les actions énumérées à l'article 9, paragraphe 2, point a), 85 % des ressources budgétaires devraient être allouées aux actions relatives au réseau central et 15 % aux actions relatives au réseau global.

PARTIE III

CORRIDORS DU RÉSEAU CENTRAL DE TRANSPORT ET LIAISONS TRANSFRONTIÈRES DU RÉSEAU GLOBAL

1. Corridors du réseau central et liste indicative des liaisons transfrontières présélectionnées et des liaisons manquantes

Corridor du réseau central «Atlantique»	
Tracé	Gijón – León – Valladolid À Coruña – Vigo – Orense – León Zaragoza – Pamplona/Logroño – Bilbao Tenerife/Gran Canaria – Huelva/Sanlúcar de Barrameda – Sevilla – Córdoba Algeciras – Bobadilla – Madrid Sines/Lisboa – Madrid – Valladolid Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto – Douro Sionainn Faing ou Shannon Foynes/Baile Átha Cliath ou Dublin/Corcaigh ou Cork – Le Havre – Rouen – Paris

⁽¹⁾ 1 384 000 000 EUR aux prix de 2018.

	Aveiro – Valladolid – Vitoria-Gasteiz – Bergara – Bilbao/Bordeaux – Toulouse/Tours – Paris – Metz – Mannheim/Strasbourg Sionainn Faing ou Shannon Foynes/Baile Átha Cliath ou Dublin/Corcaigh ou Cork – Saint-Nazaire – Nantes – Tours – Dijon	
Liaisons transfrontières	Évora – Mérida	Rail
	Vitoria-Gasteiz – San Sebastián – Bayonne – Bordeaux	
	Aveiro – Salamanca	
	Douro (Via Navegável do Douro)	Voies navigables intérieures
Liaisons manquantes	Lignes interopérables pas au gabarit UIC dans la péninsule ibérique	Rail
Corridor du réseau central «Baltique – Adriatique»		
Tracé	Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków Gdańsk – Warszawa – Katowice/Kraków Katowice – Ostrava – Brno – Wien Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava Katowice – Bielsko-Biala – Žilina – Bratislava – Wien Wien – Graz – Villach – Udine – Trieste Udine – Venezia – Padova – Bologna – Ravenna – Ancona Graz – Maribor – Ljubljana – Koper/Trieste	
Liaisons transfrontières	Katowice/Opole – Ostrava – Brno Katowice – Žilina Bratislava – Wien Graz – Maribor Venezia – Trieste – Divača – Ljubljana	Rail
	Katowice – Žilina Brno – Wien	Route
Liaisons manquantes	Gloggnitz – Mürzzuschlag: tunnel de base de Semmering Graz – Klagenfurt: ligne et tunnel ferroviaires de Koralm Koper – Divača	Rail
Corridor du réseau central «Méditerranée»		
Tracé	Algeciras – Bobadilla – Madrid – Zaragoza – Tarragona Madrid – Valencia – Sagunto – Teruel – Zaragoza Sevilla – Bobadilla – Murcia Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona/Palma de Mallorca – Barcelona Tarragona – Barcelona – Perpignan – Narbonne – Toulouse/Marseille – Genova/Lyon – La Spezia/Torino – Novara – Milano – Bologna/Verona – Padova – Venezia – Ravenna/Trieste/ Koper – Ljubljana – Budapest Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapest – frontière UA	
Liaisons transfrontières	Barcelona – Perpignan	Rail
	Lyon – Torino: tunnel de base et voies d'accès	
	Nice – Ventimiglia	
	Venezia – Trieste – Divača – Ljubljana	
	Ljubljana – Zagreb	
	Zagreb – Budapest	

	Budapest – Miskolc – frontière UA	
	Lendava – Letenye	Route
	Vásárosnamény – frontière UA	
Liaisons manquantes	Almería – Murcia	Rail
	Lignes interopérables pas au gabarit UIC dans la péninsule ibérique	
	Perpignan – Montpellier	
	Koper – Divača	
	Rijeka – Zagreb	
	Milano – Cremona – Mantova – Porto Levante/Venezia – Ravenna/Trieste	Voies navigables intérieures
Corridor du réseau central «Mer du Nord – Baltique»		
Tracé	Luleå – Helsinki – Tallinn – Rīga Ventspils – Rīga Rīga – Kaunas Klaipėda – Kaunas – Vilnius Kaunas – Warszawa Frontière BY – Warszawa – Łódź/Poznań – Frankfurt (Oder) – Berlin – Hamburg – Kiel Łódź – Katowice/Wrocław Frontière UA – Rzeszów – Katowice – Wrocław – Falkenberg – Magdeburg Szczecin/Świnoujście – Berlin – Magdeburg – Braunschweig – Hannover Hannover – Bremen – Bremerhaven/Wilhelmshaven Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht Utrecht – Amsterdam Utrecht – Rotterdam – Antwerpen Hannover/Osnabrück – Köln – Antwerpen	
Liaisons transfrontières	Tallinn – Rīga – Kaunas – Warszawa: axe Rail Baltica, nouvelle ligne entièrement interopérable au gabarit UIC	Rail
	Świnoujście/Szczecin – Berlin	Rail et voies navigables intérieures
	Corridor Via Baltica EE-LV-LT-PL	Route
Liaisons manquantes	Kaunas – Vilnius: partie de la nouvelle ligne entièrement interopérable Rail Baltic au gabarit UIC	Rail
	Warszawa/Idzikowice – Poznań/Wrocław, y compris connexions à la plateforme de transport centrale prévue	
	Nord-Ostsee-Kanal	Voies navigables intérieures
	Berlin – Magdeburg – Hannover; Mittellandkanal; canaux ouest-allemands	
	Rhin, Waal	
	Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	
Corridor du réseau central «Mer du Nord – Méditerranée»		
Tracé	Frontière Royaume-Uni – Baile Átha Cliath ou Dublin – Sionainn Faing ou Shannon Foynes/Corcaigh ou Cork Sionainn Faing ou Shannon Foynes/Baile Átha Cliath ou Dublin/Corcaigh ou Cork – Le Havre/Calais/Dunkerque/Zeebrugge/Terneuzen/Gent/Antwerpen/Rotterdam/Amsterdam Frontière Royaume-Uni – Lille – Brussel ou Bruxelles Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brussel ou Bruxelles – Luxembourg	

	Luxembourg – Metz – Dijon – Mâcon – Lyon – Marseille Luxembourg – Metz – Strasbourg – Basel Antwerpen/Zeebrugge – Gent – Calais/Dunkerque/Lille – Paris– Rouen – Le Havre	
Liaisons transfrontières	Brussel ou Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg	Rail
	Terneuzen – Gent	Voies navigables intérieures
	Réseau Seine – Escaut et bassins hydrographiques de la Seine, de l'Escaut et de la Meuse connexes	
	Corridor Rhin-Escaut	
Liaisons manquantes	Albertkanaal/Canal Albert et Kanaal Bocholt-Herentals	Voies navigables intérieures
Corridor du réseau central «Orient/Méditerranée orientale»		
Tracé	Hamburg – Berlin Rostock – Berlin – Dresden Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Dresden Dresden – Ústí nad Labem – Mělník/Praha – Lysá nad Labem/Poříčany – Kolín Kolín – Pardubice – Brno – Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Craiova – Calafat – Vidin – Sofia Sofia – frontière RS/frontière MK Sofia – Plovdiv – Burgas/frontière TR Frontière TR – Alexandroupoli – Kavala – Thessaloniki – Ioannina – Kakavia/Igoumenitsa Frontière MK – Thessaloniki Sofia – Thessaloniki – Athina – Piraeus/Ikonio – Iraqlieo – Lemesos (Vasiliko) – Lefkosia/Larnaka Athina – Patra/Igoumenitsa	
Liaisons transfrontières	Dresden – Praha/Kolín	Rail
	Wien/Bratislava – Budapest	
	Békéscsaba – Arad – Timișoara	
	Craiova – Calafat – Vidin – Sofia – Thessaloniki	
	Sofia – frontière RS/frontière MK	
	Frontière TR – Alexandroupoli	
	Frontière MK – Thessaloniki	
	Ioannina – Kakavia (frontière AL)	Route
	Drobeta Turnu Severin/Craiova – Vidin – Montana	
	Sofia – frontière RS	
	Hamburg – Dresden – Praha – Pardubice	Voies navigables intérieures
Liaisons manquantes	Igoumenitsa – Ioannina Praha – Brno Thessaloniki – Kavala – Alexandroupoli Timișoara – Craiova	Rail
Corridor du réseau central «Rhin – Alpes»		
Tracé	Genova – Milano – Lugano – Basel Genova – Novara – Brig – Bern – Basel – Karlsruhe – Mannheim – Mainz – Koblenz – Köln Köln – Düsseldorf – Duisburg – Nijmegen/Arnhem – Utrecht – Amsterdam	

	Nijmegen – Rotterdam – Vlissingen Köln – Liège – Brussel ou Bruxelles – Gent Liège – Antwerpen – Gent – Zeebrugge		
Liaisons transfrontières	Zevenaar – Emmerich – Oberhausen	Rail	
	Karlsruhe – Basel		
	Milano/Novara – frontière CH		
	Basel – Antwerpen/Rotterdam – Amsterdam	Voies navigables intérieures	
Liaisons manquantes	Genova – Tortona/Novi Ligure	Rail	
	Zeebrugge – Gent		
Corridor du réseau central «Rhin – Danube»			
Tracé	Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz Strasbourg – Mannheim – Frankfurt am Main – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels/Linz München/Nürnberg – Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – frontière UA Wels/Linz – Wien – Bratislava – Budapest – Vukovar Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Moravita/Braşov/Craiova – Bucureşti – Giurgiu/ Constanta – Sulina		
Liaisons transfrontières	München – Praha	Rail	
	Nürnberg – Plzeň		
	München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg		
	Strasbourg – Kehl Appenweier		
	Hranice – Žilina		
	Košice – frontière UA		
Liaisons transfrontières	Wien – Bratislava/Budapest	Voies navigables intérieures	
	Bratislava – Budapest		
	Békéscsaba – Arad – Timișoara – frontière RS		
	Bucureşti – Giurgiu – Rousse		
	Danube (Kehlheim – Constanța/Midia/Sulina) et bassins hydrographiques de la Váh, la Save et la Tisza		
	Zlín – Žilina		Route
	Timișoara – frontière RS		
Liaisons manquantes	Stuttgart – Ulm	Rail	
	Salzburg – Linz		
	Craiova – Bucureşti		
	Arad – Sighișoara – Braşov – Predeal		
Corridor du réseau central «Scandinavie – Méditerranée»			
Tracé	Frontière RU – Hamina/Kotka – Helsinki – Turku/Naantali – Stockholm – Örebro (Hallsberg)/ Linköping – Malmö Narvik/Oulu – Luleå – Umeå – Stockholm/Örebro (Hallsberg) Oslo – Göteborg – Malmö – Trelleborg Malmö – København – Fredericia – Aarhus – Aalborg – Hirtshals/Frederikshavn København – Kolding/Lübeck – Hamburg – Hannover Bremerhaven – Bremen – Hannover – Nürnberg		

	Rostock – Berlin – Halle/Leipzig – Erfurt – München Nürnberg – München – Innsbruck – Verona – Bologna – Ancona/Firenze Livorno/La Spezia – Firenze – Roma – Napoli – Bari – Taranto – Valletta/Marsaxlokk Cagliari – Napoli – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta/Marsaxlokk	
Liaisons transfrontières	Frontière RU – Helsinki	Rail
	København – Hamburg: voies d'accès de la liaison fixe du Fehmarn Belt	
	München – Wörgl – Innsbruck – Fortezza – Bolzano – Trento – Verona: tunnel de base du Brenner et ses voies d'accès	
	Göteborg – Oslo	
	København – Hamburg: liaison fixe du Fehmarn Belt	Rail/Route

2. Liste indicative des liaisons transfrontières présélectionnées du réseau global

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

Baile Átha Cliath ou Dublin/Letterkenny – frontière Royaume-Uni	Route
Pau – Huesca	Rail
Lyon – frontière CH	Rail
Athus – Mont-Saint-Martin	Rail
Breda – Venlo – Viersen – Duisburg	Rail
Antwerpen – Duisburg	Rail
Mons – Valenciennes	Rail
Gent – Terneuzen	Rail
Heerlen – Aachen	Rail
Groningen – Bremen	Rail
Stuttgart – frontière CH	Rail
Gallarate/Sesto Calende – frontière CH	Rail
Berlin – Rzepin/Horka – Wrocław	Rail
Praha – Linz	Rail
Villach – Ljubljana	Rail
Pivka – Rijeka	Rail
Plzeň – České Budějovice – Wien	Rail
Wien – Győr	Rail
Graz – Celldömölk – Győr	Rail
Neumarkt-Kallham – Mühldorf	Rail
Corridor Amber PL-SK-HU	Rail
Corridor Via Carpathia, frontière BY/UA-PL-SK-HU-RO	Route
Focșani – frontière MD	Route

Budapest – Osijek – Svilaj (frontière BA)	Route
Faro – Huelva	Rail
Porto – Vigo	Rail
Giurgiu – Varna	Rail
Svilengrad – Pithio	Rail

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

PARTIE IV

SÉLECTION DES PROJETS TRANSFRONTIÈRES DANS LE DOMAINE DES ÉNERGIES RENOUVELABLES

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

Les projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables favorisent la coopération transfrontière entre les États membres dans le domaine de la planification, du développement et de l'exploitation rentable des sources d'énergie renouvelables, et facilitent leur intégration au moyen d'installations de stockage de l'énergie, dans le but de contribuer aux objectifs de décarbonation à long terme de l'Union.

2. Critères généraux

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

- le projet est inclus dans un accord de coopération ou dans tout autre type d'accord entre deux ou plusieurs États membres ou entre un ou plusieurs États membres et un ou plusieurs pays tiers, comme le prévoient les articles 8, 9, 11 et 13 de la directive (UE) 2018/2001;
- le projet permet de réaliser des économies dans le déploiement des énergies renouvelables ou comporte des avantages du point de vue de l'intégration des systèmes, de la sécurité d'approvisionnement ou de l'innovation, ou les deux, par rapport à un projet similaire ou à un projet dans le domaine des énergies renouvelables mis en œuvre par l'un des États membres participants agissant seul;
- les avantages globaux potentiels de la coopération l'emportent sur les coûts, y compris sur le long terme, évalués sur la base de l'analyse coûts-avantages visée au point 3 de la présente partie et au moyen des méthodologies visées à l'article 7, paragraphe 2, du présent règlement.

3. Analyse coûts-avantages

- les coûts de production d'énergie;
- les coûts d'intégration des systèmes;
- les coûts de soutien;
- les émissions de gaz à effet de serre;
- la sécurité d'approvisionnement;
- la pollution atmosphérique et autre pollution locale, notamment les effets sur la nature locale et l'environnement;
- l'innovation.

4. Procédure

- Les promoteurs, y compris les États membres, d'un projet susceptible d'être sélectionné en tant que projet transfrontière dans le domaine des énergies renouvelables s'inscrivent dans le cadre d'un accord de coopération ou de tout autre type d'accord entre deux ou plusieurs États membres ou entre un ou plusieurs États membres et un ou plusieurs pays tiers, conformément aux articles 8, 9, 11 et 13 de la directive (UE) 2018/2001, présentent à la Commission une demande de sélection du projet en vue de l'obtention du statut de projet transfrontière dans le

domaine des énergies renouvelables. La demande contient les informations utiles permettant à la Commission d'évaluer le projet à l'aune des critères énoncés aux points 2 et 3 de la présente partie, en conformité avec les méthodologies visées à l'article 7, paragraphe 2, du présent règlement.

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

- b) La Commission met en place et préside un groupe pour les projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables, composé d'un représentant de chaque État membre et d'un représentant de la Commission. Le groupe arrête son règlement intérieur.
- c) Au moins une fois par an, la Commission organise le processus de sélection des projets transfrontières. Après évaluation des projets, la Commission soumet au groupe visé au point b) du présent point une liste de projets éligibles dans le domaine des énergies renouvelables qui répondent aux critères énoncés à l'article 7 et au point d) du présent point.
- d) Le groupe visé au point b) reçoit les informations utiles, sauf si elles sont sensibles d'un point de vue commercial, sur les projets éligibles inclus dans la liste présentée par la Commission en ce qui concerne les critères suivants:
 - i) une confirmation du respect des critères d'éligibilité et de sélection pour l'ensemble des projets;
 - ii) des informations sur le mécanisme de coopération auquel se rapporte un projet et sur la mesure dans laquelle un projet bénéficie du soutien d'un ou de plusieurs États membres;
 - iii) une description de l'objectif du projet, y compris la capacité estimée (exprimée en kW) et, le cas échéant, la production d'énergie renouvelable (exprimée en kWh annuels), ainsi que le coût total du projet et les coûts éligibles soumis, exprimés en euros;
 - iv) des informations sur la valeur ajoutée de l'Union escomptée, conformément au point 2 b) de la présente partie, et sur les coûts et avantages escomptés et la valeur ajoutée de l'Union escomptée conformément au point 2 c) de la présente partie.
- e) Le groupe peut inviter à ses réunions, le cas échéant, des promoteurs de projets éligibles, des représentants de pays tiers participant à des projets éligibles et toute autre partie prenante concernée.
- f) Sur la base des résultats de l'évaluation, le groupe arrête un projet de liste de projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables, qui sera adopté conformément au point g).
- g) La Commission adopte par acte délégué la liste définitive des projets transfrontières sélectionnés dans le domaine des énergies renouvelables, sur la base du projet de liste visé au point f) et en tenant compte du point i). La Commission publie également sur son site internet la liste des projets transfrontières sélectionnés dans le domaine des énergies renouvelables. Cette liste est révisée en tant que de besoin et tous les deux ans au moins.
- h) Le groupe surveille la mise en œuvre des projets figurant sur la liste définitive et formule des recommandations sur la manière de surmonter les éventuels retards dans leur mise en œuvre. À cette fin, les promoteurs de projets sélectionnés fournissent des informations sur la mise en œuvre de leurs projets.
- i) Lors de la sélection des projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables, la Commission vise à assurer un équilibre géographique approprié dans la sélection de ces projets. Les groupements régionaux peuvent être utilisés pour la sélection des projets.
- j) Un projet n'est pas sélectionné en tant que projet transfrontière dans le domaine des énergies renouvelables ou, s'il a été sélectionné, se voit retirer ce statut si des informations qui ont constitué un facteur déterminant dans l'évaluation étaient erronées ou si le projet ne respecte pas le droit de l'Union.

PARTIE V

PROJETS D'INTÉRÊT COMMUN EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURES DE CONNECTIVITÉ NUMÉRIQUE

1. Connectivité gigabit, y compris les systèmes 5G et toute autre connectivité de pointe pour les acteurs socio-économiques.

Des priorités sont établies entre les actions, compte tenu de la fonction des acteurs socio-économiques, de la pertinence des services et des applications numériques rendus possibles grâce à la connectivité sous-jacente, des avantages socio-économiques potentiels pour les citoyens, les entreprises et les communautés locales, notamment la couverture territoriale supplémentaire engendrée en termes de ménages. Le budget disponible est attribué de manière géographiquement équilibrée entre les États membres.

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

- a) les hôpitaux et les centres médicaux, dans le cadre des actions menées pour numériser les systèmes de santé, aux fins d'améliorer le bien-être des citoyens de l'Union et de modifier la manière dont les services de santé et de soins sont dispensés aux patients;
- b) les centres d'éducation et de recherche, dans le cadre des actions visant à faciliter l'utilisation, entre autres, des systèmes informatiques à haute performance, des applications en nuage et des mégadonnées, à réduire la fracture numérique, à innover dans les systèmes d'éducation, à améliorer les acquis d'apprentissage, à renforcer l'équité et à accroître l'efficacité;
- c) la couverture ininterrompue en haut débit sans fil 5G pour toutes les zones urbaines d'ici à 2025.

2. Connectivité sans fil dans les communautés locales

Les actions qui visent à fournir une connectivité sans fil locale dans les centres de la vie publique locale, y compris dans des espaces extérieurs accessibles au grand public qui jouent un rôle important dans la vie publique des communautés locales, remplissent les conditions suivantes afin de bénéficier d'un financement:

- a) elles sont mises en œuvre par un organisme du secteur public visé au deuxième alinéa qui est capable de planifier et de superviser l'installation ainsi que d'assurer, pendant une durée minimale de trois ans, le financement des frais de fonctionnement de points d'accès sans fil locaux en intérieur ou en extérieur dans des espaces publics;
- b) elles s'appuient sur des réseaux numériques à haute capacité pouvant fournir aux utilisateurs une expérience internet de haute qualité qui:
 - i) est gratuite et sans conditions discriminatoires, facile d'accès, sécurisée, utilise les équipements disponibles les plus récents et les plus performants et est capable de fournir une connectivité à haut débit à ses utilisateurs; et
 - ii) permet un accès généralisé et non discriminatoire à des services numériques innovants;
- c) elles utilisent l'identité visuelle commune qui sera fournie par la Commission et comportent un ou des liens vers les outils multilingues en ligne associés;
- d) en vue de créer des synergies, d'accroître les capacités et d'améliorer l'expérience des utilisateurs, elles facilitent le déploiement de points d'accès sans fil à portée limitée prêts pour la 5G, au sens de la directive (UE) 2018/1972; et
- e) elles s'engagent à fournir les équipements nécessaires et/ou les services d'installation correspondants conformément à la législation applicable pour que ces projets n'entraînent pas de distorsion injustifiée de la concurrence.

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

Les actions bénéficient d'un financement ne font pas double emploi avec des offres gratuites privées ou publiques existantes présentant des caractéristiques analogues, y compris en ce qui concerne la qualité, dans le même espace public.

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

Le budget disponible est attribué de manière géographiquement équilibrée entre les États membres.

Chaque fois que cela s'avère pertinent, la coordination et la cohérence sont assurées grâce aux actions soutenues par le MIE qui favorisent l'accès des acteurs socio-économiques à des réseaux à très haute capacité capables de fournir une connectivité gigabit, y compris les systèmes 5G et toute autre connectivité de pointe.

3. Liste indicative des corridors 5G et des connexions dorsales transfrontières éligibles à un financement

Conformément aux objectifs fixés par la Commission en vue d'édifier une société du gigabit dans le but de garantir une couverture 5G ininterrompue le long des grands axes de transport terrestre d'ici à 2025, les actions visant à garantir une couverture ininterrompue avec des systèmes 5G, conformément à l'article 9, paragraphe 4, point c), comprennent, dans un premier temps, des actions sur des tronçons transfrontières en vue d'une expérimentation de la mobilité connectée et automatisée (MCA) et, dans un deuxième temps, des actions sur des tronçons plus longs en vue d'un déploiement à plus grande échelle de la MCA le long des corridors, comme indiqué dans le tableau ci-dessous (liste indicative). Les corridors RTE-T servent de base à cette fin, mais le déploiement de la 5G ne se limite pas nécessairement à ces corridors ⁽³⁾.

En outre, les actions en soutien au déploiement de réseaux dorsaux, y compris au moyen de câbles sous-marins entre les États membres ainsi qu'entre l'Union et des pays tiers ou reliant les îles européennes, conformément à l'article 9, paragraphe 4, point d), reçoivent également un soutien pour fournir la redondance requise par ces infrastructures d'importance vitale et augmenter la capacité et la résilience des réseaux numériques de l'Union.

Corridor du réseau central «Atlantique»	
Tronçons transfrontières en vue d'une expérimentation de MCA	Porto – Vigo
	Mérida – Évora
	Paris – Amsterdam – Frankfurt am Main
	Aveiro – Salamanca
	San Sebastián – Biarritz
Tronçons plus longs en vue d'un déploiement à plus grande échelle de la MCA	Metz – Paris – Bordeaux – Bilbao – Vigo – Porto – Lisboa
	Bilbao – Madrid – Lisboa
	Madrid – Mérida – Sevilla – Tarifa
Déploiement de réseaux dorsaux, y compris au moyen de câbles sous-marins	Açores/Madeira – Lisboa
Corridor du réseau central «Baltique – Adriatique»	
Tronçons transfrontières en vue d'une expérimentation de la MCA	
Tronçons plus longs en vue d'un déploiement à plus grande échelle de la MCA	Gdańsk – Warszawa – Brno – Wien – Graz – Ljubljana – Koper/Trieste
Corridor du réseau central «Méditerranée»	
Tronçons transfrontières en vue d'une expérimentation de la MCA	
Tronçons plus longs en vue d'un déploiement à plus grande échelle de la MCA	Budapest – Zagreb – Ljubljana – Rijeka – Split – Dubrovnik
	Ljubljana – Zagreb – Slavonski Brod – Bajakovo (frontière RS)
	Slavonski Brod – Đakovo – Osijek

⁽³⁾ Les tronçons en italique sont situés en dehors des corridors du réseau central du RTE-T mais sont inclus dans les corridors 5G.

	Montpellier – Narbonne – Perpignan – Barcelona – Valencia – Málaga – Tarifa avec une extension vers Narbonne – Toulouse
Déploiement de réseaux dorsaux, y compris au moyen de câbles sous-marins	Réseaux de câbles sous-marins Lisboa – Marseille – Milano
Corridor du réseau central «Mer du Nord – Baltique»	
Tronçons transfrontières en vue d'une expérimentation de la MCA	Warszawa – Kaunas – Vilnius
	Kaunas – Klaipėda
Tronçons plus longs en vue d'un déploiement à plus grande échelle de la MCA	Tallinn – Rīga – Kaunas – frontière LT/PL – Warszawa
	Frontière BY/LT – Vilnius – Kaunas – Klaipėda
	Via Carpathia: Klaipėda – Kaunas – Ełk – Białystok – Lublin – Rzeszów – Barwinek – Košice
Corridor du réseau central «Mer du Nord – Méditerranée»	
Tronçons transfrontières en vue d'une expérimentation de la MCA	Metz – Merzig – Luxembourg
	Rotterdam – Antwerpen – Eindhoven
Tronçons plus longs en vue d'un déploiement à plus grande échelle de la MCA	Amsterdam – Rotterdam – Breda – Lille – Paris
	Brussel ou Bruxelles – Metz – Bâle
	Mulhouse – Lyon – Marseille
Corridor du réseau central «Orient/Méditerranée orientale»	
Tronçons transfrontières en vue d'une expérimentation de la MCA	Sofia – Thessaloniki – Beograd
Tronçons plus longs en vue d'un déploiement à plus grande échelle de la MCA	Berlin – Praha – Brno – Bratislava – Timișoara – Sofia – frontière TR
	Bratislava – Košice
	Sofia – Thessaloniki – Athina
Corridor du réseau central «Rhin – Alpes»	
Tronçons transfrontières en vue d'une expérimentation de la MCA	Bologna – Innsbruck – München (corridor du Brenner)
Tronçons plus longs en vue d'un déploiement à plus grande échelle de la MCA	Rotterdam – Oberhausen – Frankfurt am Main
	Basel – Milano – Genova
Corridor du réseau central «Rhin – Danube»	
Tronçons transfrontières en vue d'une expérimentation de la MCA	
Tronçons plus longs en vue d'un déploiement à plus grande échelle de la MCA	Frankfurt am Main – Passau – Wien – Bratislava – Budapest – Osijek – Vukovar – București – Constanta
	București – Iasi
	Karlsruhe – München – Salzburg – Wels
	Frankfurt am Main – Strasbourg

Corridor du réseau central «Scandinavie – Méditerranée»	
Tronçons transfrontières en vue d'une expérimentation de la MCA	Oulu – Tromsø Oslo – Stockholm – Helsinki
Tronçons plus longs en vue d'un déploiement à plus grande échelle de la MCA	Turku – Helsinki – frontière RU
	Oslo – Malmö – København – Hamburg – Würzburg – Nürnberg – München – Rosenheim – Verona – Bologna – Napoli – Catania – Palermo
	Stockholm – Malmö
	Napoli – Bari – Taranto
	Aarhus – Esbjerg – Padborg