



Bruxelles, le 7.1.2014  
COM(2013) 940 final

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION**

**Construire le réseau central dans le domaine des transports: corridors de réseau central  
et mécanisme pour l'interconnexion en Europe**

{SWD(2013) 542 final}

## COMMUNICATION DE LA COMMISSION

### **Construire le réseau central dans le domaine des transports: corridors de réseau central et mécanisme pour l'interconnexion en Europe**

#### **1. INTRODUCTION**

Avec la révision des orientations relatives au RTE-T<sup>1</sup>, l'UE a, pour la première fois, défini un réseau central dans le domaine des infrastructures de transport englobant tous les modes de transport<sup>2</sup> sur la base d'une méthodologie de planification objective. Les nouvelles orientations prévoient que ce réseau central devrait être achevé en 2030. Ce processus a également fourni les éléments nécessaires pour établir les priorités d'investissement et déterminer les éventuels projets à financer.

Une politique ambitieuse en matière de RTE-T doit disposer d'un budget conséquent pour accélérer sa mise en œuvre. À l'issue des négociations sur le CFP 2014-2020, le RTE-T a été doté d'un budget de 26,250 milliards d'EUR dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE)<sup>3</sup>, dont 11,305 milliards d'EUR sont réservés aux États membres susceptibles de bénéficier du Fonds de cohésion (l'«enveloppe allouée à la cohésion»)<sup>4</sup>. Ce montant a donc été multiplié par trois par rapport à la période 2007-2013.

Parallèlement à l'acte délégué relatif aux priorités du MIE dans le secteur des transports<sup>5</sup>, la présente communication vise à :

- fournir des informations sur le budget et les instruments potentiellement disponibles au titre du futur cadre;
- fournir des orientations aux candidats potentiels en ce qui concerne la gestion directe des fonds et indiquer ce que la Commission attend des bénéficiaires potentiels;
- expliquer comment la Commission compte soutenir la création et le fonctionnement des corridors de réseau central.

L'adoption de l'acte délégué est une étape indispensable pour que la mise en œuvre du programme puisse commencer et pour que les fonds soient mis à la disposition des projets.

#### **2. MISE EN ŒUVRE DES CORRIDORS DE RESEAU CENTRAL**

L'expérience a montré que les principaux points d'achoppement en ce qui concerne la création d'un réseau transeuropéen sont 1) les infrastructures transfrontalières, 2) l'interopérabilité

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Le document de travail des services de la Commission joint en annexe expose la méthode utilisée par la Commission européenne pour définir le réseau central et le réseau global dans sa proposition modifiée par le Parlement européen et le Conseil au cours de la procédure législative.

<sup>3</sup> Règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), 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.

<sup>4</sup> Il doit être dépensé exclusivement dans les États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion, pour des projets présentant une forte valeur ajoutée européenne et visant à renforcer les liaisons entre l'Est et l'Ouest de l'Union.

<sup>5</sup> C(2013)9690.

technique et 3) l'intégration des différents modes de transport. Les nouvelles orientations présentent donc les « corridors de réseau central » comme un instrument de mise en œuvre conçu pour soutenir un processus efficace de création du réseau central d'ici à 2030. Les corridors de réseau central permettront de rassembler les principaux acteurs, publics ou privés, concernés par les axes de transport les plus importants, pour planifier et développer les infrastructures en fonction des besoins et des ressources disponibles.

## 2.1. Définition des corridors de réseau central

Le concept de corridors de réseau central est défini au chapitre IV du nouveau règlement RTE-T (UE) n° 1315/2013. Le MIE définit l'alignement géographique des neuf corridors de réseau central. La figure 1 présente une carte schématique indicative des corridors de réseau central, comme le prévoit l'article 44, paragraphe 2, du règlement RTE-T.



**Figure 1:** Carte schématique indicative des corridors de réseau central, conformément aux dispositions de l'article 44, paragraphe 2, du règlement RTE-T.

Chaque corridor de réseau central englobera tous les modes de transport (ferroviaire, routier, fluvial, maritime et aérien) et notamment les connexions entre les différents modes de transport (ports maritimes, ports intérieurs, aéroports, terminaux rail-route), afin de faciliter le déploiement de services de fret durables et efficaces. Les corridors devront principalement favoriser l'intégration modale, l'interopérabilité et le développement coordonné des infrastructures, notamment sur les tronçons transfrontaliers, pour tous les modes de transport et pour les goulets d'étranglement. En outre, ils viseront à poursuivre le développement des systèmes de gestion du trafic et la promotion de l'adoption de services de fret durables, de l'innovation et de nouvelles technologies, par exemple en ce qui concerne la fourniture d'infrastructures pour les carburants de substitution. Le cas échéant, les corridors utiliseront les autoroutes de la mer, qui représentent la dimension maritime des corridors de réseau central et les corridors de fret ferroviaire, qui représentent leur dimension ferroviaire.

## **2.2. Fonctionnement des corridors de réseau central**

### *2.2.1. Coordonnateurs européens*

L'expérience acquise avec les coordonnateurs européens pour les projets prioritaires dans le cadre de la politique RTE-T actuelle<sup>6</sup> ayant été positive, les travaux relatifs aux corridors de réseau central seront animés par les coordonnateurs européens. Le règlement RTE-T fixe les exigences applicables aux coordonnateurs européens, les tâches qui leur incombent et la procédure relative à leur désignation<sup>7</sup>. Chaque coordonnateur aura la responsabilité d'un seul corridor. Des coordonnateurs supplémentaires seront désignés pour les autoroutes de la mer et pour l'ERTMS (voir ci-dessous). Les coordonnateurs européens agissent au nom de la Commission. Ils assurent la présidence du Forum du corridor, avec l'aide de la Commission.

### *2.2.2. Forum du corridor et groupes de travail*

Le coordonnateur européen établira, en étroite collaboration avec les États membres concernés, un Forum du corridor pour le corridor de réseau central considéré. Ce Forum est un organe consultatif, présidé par le coordonnateur européen, qui réunit les États membres et – avec l'accord des États membres concernés – d'autres membres choisis parce qu'ils représentent par exemple des régions, des gestionnaires d'infrastructure, des corridors de fret ferroviaire, des commissions fluviales (le cas échéant), des ports, des aéroports, des terminaux rail-route, des opérateurs, des utilisateurs et d'autres acteurs.

Les Forums de corridors sont au cœur des corridors de réseau central. Ils doivent constituer une structure commune de haut niveau pour un corridor donné. Ils joueront un rôle central lors de l'examen des objectifs généraux du corridor de réseau central et lors de la préparation et du suivi de la mise en œuvre des mesures prévues dans le plan de travail.

Pendant la première année, les membres du Forum du corridor se réuniront plus régulièrement pour préparer le plan de travail. Par la suite, le rythme annuel des réunions sera moins soutenu, en fonction des besoins déterminés. Les réunions pourraient se dérouler dans un des États membres concernés, à tour de rôle.

Le coordonnateur peut décider, en accord avec les États membres concernés, de créer des groupes de travail afin de mener à bien les travaux techniques concernant certains projets transfrontaliers, les problèmes d'interopérabilité et l'amélioration de l'intégration modale.

---

<sup>6</sup> [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-implementation/priority-projects/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-implementation/priority-projects/index_en.htm)

<sup>7</sup> Article 45.

### 2.2.3. *Le plan de travail*

Le règlement RTE-T prévoit qu'un plan de travail doit être élaboré, pour chaque corridor, dans l'année suivant la mise en œuvre du règlement.

Ce plan de travail contiendra une analyse de la situation actuelle du corridor qui recense notamment les parties pertinentes du corridor, ses goulets d'étranglement et les problèmes d'interopérabilité. Cet examen sera fondé sur les études et documents existants et sur une analyse conjointe de ces derniers. Le plan inventoriara ensuite les actions à mettre en œuvre et les ressources financières nécessaires et disponibles et établira un calendrier. Les actions comprendront des plans d'investissement dans les infrastructures ainsi que d'autres mesures visant à éliminer les obstacles physiques, techniques, opérationnels et administratifs au sein des différents modes de transport et entre eux, mais aussi à accroître l'efficacité, le caractère innovant et la pérennité des transports et services multimodaux. Dans le même esprit, le plan de travail pourrait aussi contenir une liste d'éventuelles actions permettant de renforcer le rôle catalyseur des ports maritimes et ports intérieurs du réseau central en ce qui concerne l'intermodalité.

Il convient d'assurer une coopération étroite entre les différentes structures de gouvernance des corridors du réseau européen de transport (corridors de réseau central; corridors de fret ferroviaire; commissions fluviales, le cas échéant), afin de garantir la cohérence, d'exploiter les synergies et d'éviter tout double emploi.

Le plan de travail doit être approuvé par les États membres concernés, après consultation du Forum du corridor. La Commission peut ensuite transformer le plan de travail en décision d'exécution, ce qui fournit un cadre juridique clair pour le développement du corridor de réseau central. Lors du réexamen à mi-parcours du MIE, prévu en 2017, le plan de travail fera aussi l'objet d'un réexamen visant à dresser un bilan et à apporter les approfondissements et les mises à jour nécessaires.

### 2.2.4. *Calendrier*

Afin que le plan de travail puisse être établi dans les délais prévus par le règlement RTE-T, la Commission envisage le calendrier indicatif suivant en ce qui concerne les corridors de réseau central:

Premier trimestre 2014	Désignation des coordonnateurs européens
Avril, juin, octobre, novembre 2014	Réunions du Forum du corridor pour établir le plan de travail
À partir d'avril 2014	Création et réunion des groupes de travail
Décembre 2014	Approbation du plan de travail par les États membres
Janvier 2015	Éventuel acte d'exécution de la Commission
À partir de 2015	Réunions régulières du Forum du corridor et des groupes de travail

### 2.2.5. *Coordonnateurs horizontaux*

Le règlement RTE-T prévoit deux coordonnateurs européens en plus des coordonnateurs européens pour les corridors de réseau central. Ces coordonnateurs seront chargés de la mise en œuvre coordonnée des autoroutes de la mer et de l'ERTMS, puisque ces projets

concerneront l'ensemble du réseau central et bénéficieront d'une approche horizontale. Le règlement ne prévoit pas la mise en place d'un Forum ni l'établissement d'un plan de travail pour ces coordonnateurs.

Néanmoins, le coordonnateur des autoroutes de la mer présentera, deux ans après sa désignation, un plan de mise en œuvre détaillé relatif aux autoroutes de la mer<sup>8</sup>.

Le coordonnateur de l'ERTMS fondera ses travaux sur le plan européen de déploiement de l'ERTMS<sup>9</sup>, pour parvenir à un déploiement complet de l'ERTMS sur les corridors de réseau central et l'ensemble du réseau central.

### **2.3. Coopération entre les corridors de réseau central et d'autres initiatives**

Pendant le déroulement de la procédure législative qui a abouti à l'adoption du règlement RTE-T et du MIE, tout a été mis en œuvre pour maximiser la cohérence et les synergies entre les corridors de réseau central et les corridors de fret ferroviaire établis par le règlement (UE) n° 913/2010<sup>10</sup>. Leur fonctionnement et leur structure, tels qu'ils ont été prévus, ne seront pas modifiés par le règlement RTE-T et leur couverture géographique correspond à celle des corridors de réseau central, ce qui permet aux deux groupes d'utiliser les mêmes études, d'avoir les mêmes interlocuteurs et de bénéficier du soutien financier de l'UE. Les représentants des corridors de fret ferroviaire devraient être membres du Forum du corridor.

L'établissement des corridors de réseau central et l'élaboration du plan de travail viseront aussi à permettre l'application concrète d'indicateurs mesurant la pérennité des transports, tels que ceux qui ont été mis au point par les études sur les corridors verts<sup>11</sup>, ce qui apportera une contribution à l'initiative de la Commission relative aux ports<sup>12</sup>. Cette initiative, qui a pour objectifs d'optimiser l'utilisation de la capacité portuaire, d'attirer les investissements vers les ports et de développer les liaisons nécessaires entre les ports et leur arrière-pays, confèrera un rôle proactif aux acteurs du secteur portuaire dans les Forums de corridors.

L'initiative NAIADES II<sup>13</sup> se fondera sur la mise en œuvre des corridors de réseau central pour garantir des voies navigables intérieures de qualité assurant de bonnes conditions de navigation sur l'ensemble du réseau central. Les actions pertinentes prévues par l'initiative NAIADDES II, telles que la poursuite du développement du Service d'information fluviale et les mesures destinées à renforcer la pérennité du secteur devraient, le cas échéant, être intégrées aux réunions et aux plans de travail des Forums de corridors, ce qui nécessitera la participation active des acteurs du secteur des voies navigables.

L'initiative Marco Polo sera poursuivie et fera partie intégrante du MIE, conformément à la définition des services de transport de fret durables figurant à l'article 32 du règlement RTE-T.

---

<sup>8</sup> Article 21 du règlement RTE-T

<sup>9</sup> Figurant dans la décision 2012/88/UE: Décision de la Commission du 25 janvier 2012 relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes «contrôle-commande et signalisation» du système ferroviaire transeuropéen, JO L 51 du 23.2.2012, p. 1.

<sup>10</sup> 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.

<sup>11</sup> Voir, par exemple: <http://www.supergreenproject.eu/>

<sup>12</sup> Voir COM(2013)295 «Les ports: un moteur pour la croissance» et COM(2013)296, «Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour l'accès au marché des services portuaires et la transparence financière des ports».

<sup>13</sup> Voir COM(2013)623, «Vers un transport par voies navigables intérieures de qualité NAIADDES II».

### 3. MISE EN ŒUVRE DU RTE-T AVEC LE MIE

#### 3.1. Les priorités de financement du MIE pour les programmes de travail

Le budget du MIE est insuffisant par rapport aux besoins d'investissements recensés pour le réseau central, qui se montent à environ 250 milliards d'EUR. La Commission doit, par conséquent, tout mettre en œuvre pour optimiser l'utilisation des ressources financières et l'affectation des fonds de l'UE, conformément à la politique des transports de l'UE définie dans le livre blanc et à laquelle le règlement MIE confère un caractère prioritaire. Cette priorité est notamment visible dans la partie IV de l'annexe I du règlement MIE<sup>14</sup>, qui prévoit que 80 % des ressources seront consacrées à la suppression des goulets d'étranglement, au renforcement de l'interopérabilité ferroviaire, à l'établissement des liaisons manquantes et, en particulier, à l'amélioration de tronçons transfrontaliers.

L'acte délégué proposé complète le règlement et recense les priorités en matière de financement qui doivent apparaître dans les programmes de travail pluriannuels et annuels. Toutefois, afin de donner davantage de visibilité à long terme au Parlement européen, aux États membres et aux parties intéressées, la Commission a décidé de donner des précisions sur l'affectation des fonds du MIE à chacune des priorités pour la période 2014-2020. Le financement alloué à chacune des priorités tient compte des conditions fixées par le règlement MIE, et notamment des différents plafonds et objectifs. Conformément aux dispositions du règlement MIE, la Commission accordera la priorité à des projets présentant une forte valeur ajoutée européenne. Il s'agit en particulier de projets portant sur la construction ou l'amélioration de tronçons transfrontaliers, sur la suppression de goulets d'étranglement, et sur l'établissement prioritaire de liaisons qui font actuellement défaut dans le réseau.

Compte tenu des éléments ci-dessus, la Commission estime être en mesure de fixer des ordres de grandeur pour chacune des priorités, tout en conservant une certaine souplesse dans la gestion des fonds.

##### 3.1.1. *Projets transfrontaliers, multimodaux et portant sur la suppression de goulets d'étranglement dans les corridors de réseau central*

Dans le cadre de cette priorité, la Commission compte concentrer les ressources financières disponibles sur les projets qui présentent la plus forte valeur ajoutée européenne, c'est-à-dire ceux qui concernent d'importantes liaisons transfrontalières qui font défaut, les principaux goulets d'étranglement et d'autres tronçons transfrontaliers qui doivent être améliorés. Le MIE donne la priorité au développement d'infrastructures destinées aux modes de transport plus propres, tels que les chemins de fer et les voies navigables, tout en prévoyant une exemption pour les États membres qui ne possèdent pas de réseau de ce type.

- (a) Au nombre des **principales liaisons transfrontalières manquantes** figurent le tronçon Evora – Merida (PT/ES), le projet Seine – Escaut (FR/BE/NL), de grands projets sur le corridor Scandinavie – Méditerranée, parmi lesquels le Fehmarn Belt (DK/DE) et le tunnel de base du Brenner (IT/AT), de grands projets sur le corridor méditerranéen dont la liaison Lyon – Turin (FR/IT), ainsi que le projet Rail Baltica<sup>15</sup> (FI/EE/LV/LT/PL). La Commission estime que les cinq premiers projets cités pourraient absorber, au total, jusqu'à 5 milliards d'EUR entre 2014 et 2020, alors que le coût du projet Rail Baltica a été évalué à 3,6 milliards d'EUR par une étude récente<sup>16</sup>.

<sup>14</sup> Partie IV: pourcentages indicatifs pour chaque objectif spécifique dans le domaine des transports

<sup>15</sup> Le projet Rail Baltica pourra bénéficier des taux de cofinancement plus élevés de l'enveloppe allouée à la cohésion.

<sup>16</sup> Étude AECOM de mai 2011, financée par le programme RTE-T.

- (b) Les flux de circulation transeuropéens sont entravés par l'absence de certaines liaisons importantes mais aussi par des **goulets d'étranglement** considérables entre les grands centres économiques, les ports ou les zones urbaines. Parmi les principaux goulets d'étranglement, on peut citer la liaison ferroviaire Stuttgart – Ulm en Allemagne sur le corridor Rhin – Danube, l'écluse sur le Danube aux Portes de fer à la frontière entre la Roumaine et la Serbie, la liaison ferroviaire à grande vitesse Halle/Leipzig – Nuremberg, les ponts sur le Canal Albert ou la liaison ferroviaire à grande vitesse Perpignan – Montpellier qui relie les réseaux à grande vitesse de la péninsule ibérique à la France.
- (c) Un certain nombre d'autres **tronçons transfrontaliers doivent également être améliorés** pour faciliter les flux de trafic transfrontaliers en Europe. Il s'agit par exemple de projets portant sur la modernisation du tronçon commun du Danube entre la Bulgarie et la Roumanie et des liaisons ferroviaires Katowice (PL) – Zilina (SK), Munich (DE) – Salzburg (AT) ou du tronçon Arad (RO) – Sofia (BG) – Thessaloniki (EL), pour lesquels d'importants travaux sont nécessaires.
- (d) Au niveau des **ports du réseau central**, qui donnent accès à ce réseau, il existe aussi des goulets d'étranglement qu'il convient d'éliminer, par exemple en améliorant les liaisons avec l'arrière-pays.
- (e) Sont également couverts par cette priorité les projets garantissant **l'intégration multimodale** ou promouvant **l'interopérabilité ferroviaire** et, par exemple, les projets visant à améliorer les capacités multimodales des ports intérieurs et maritimes; les projets portant sur l'adaptation de l'écartement des voies au standard d'écartement nominal européen et les projets visant à améliorer l'accessibilité. La priorité couvre aussi les projets sur les nœuds urbains.

La Commission estime que les projets figurant dans les catégories b) à e) pourraient absorber, au total, de 3,5 à 4,5 milliards d'EUR du budget du MIE.

En outre, la majeure partie du montant de 11,3 milliards d'EUR provenant de l'enveloppe allouée à la cohésion sera utilisée pour des projets transfrontaliers ou des projets portant sur les goulets d'étranglement sur les corridors de réseau central.

### 3.1.2. Autres priorités

Le tableau suivant fournit un aperçu indicatif des autres priorités et une estimation de la Commission en ce qui concerne un éventuel soutien financier. Ces montants ne préjugent pas des décisions que la Commission doit prendre relativement aux programmes de travail ou lors de l'adoption de décisions de financement pour les projets.

Priorités en matière de financement	Montants indicatifs en euros	Explications
<i>SESAR</i>	2,3 - 3 milliards	Le déploiement du système SESAR nécessite des ressources budgétaires de l'Union pour un montant approximatif de 3 milliards d'EUR. SESAR est une priorité horizontale du règlement MIE.
<i>ERTMS</i>	800-1 100 millions	L'ERTMS est une priorité horizontale du règlement MIE.



<i>Autoroutes de la mer</i>	500-900 millions	Les autoroutes de la mer, telles que définies à l'article 21 du règlement RTE-T, sont une priorité horizontale du règlement MIE.
<i>Projets relatifs au réseau global</i>	600-1 000 millions	Pour ces projets, un plafond de 5 % de l'enveloppe «Transports» du MIE est applicable. Les 11,305 milliards d'EUR transférés à partir du Fonds de cohésion sont réservés au réseau central. Des instruments financiers peuvent être utilisés en sus des 5 % plafonnés.
<i>Nouvelles technologies et innovation pour tous les modes de transport</i>	250-400 millions	Les nouvelles technologies et l'innovation sont définies par l'article 33 du règlement RTE-T.
<i>Autres systèmes d'applications télématiques (SIF, STI, VTMISS, e-Maritime)</i>	250-400 millions	Un plafond de 5 % est applicable pour les composants embarqués, y compris les composants embarqués de SESAR.
<i>Actions visant à réduire les nuisances sonores causées par le fret</i>	200-260 millions	Pour ces projets, un plafond de 1 % de l'enveloppe «Transports» du MIE est applicable.
<i>Services de transport de fret durables</i>	150-200 millions	Les services de transport de fret durables sont définis par l'article 32 du règlement RTE-T.

<b>Priorité</b>	<b>Montants (en EUR)</b>	<b>Explications</b>
<i>Projets visant à relier le réseau transeuropéen de transport aux réseaux d'infrastructures des pays voisins</i>	50-100 millions	Les projets éligibles au titre du MIE sont énumérés à l'article 8, paragraphe 1, points a) à e) du règlement RTE-T.
<i>Instruments financiers</i>	1,3-2,4 milliards	La capacité d'absorption du marché dans le secteur des transports est estimée à 2 milliards d'EUR. Pour la totalité du budget du MIE, qui couvre les transports, l'énergie et les télécommunications, un montant maximal de 10 %, pouvant éventuellement être porté à 20 %, est fixé dans la base juridique.
<i>Actions de soutien du programme</i>	260 millions	Les actions de soutien du programme consistent en des dépenses d'assistance technique et administrative exposées par la Commission pour la gestion du MIE et la mise en œuvre du RTE-T. Le montant maximal dont elles peuvent bénéficier est fixé à 1 % de l'enveloppe «Transports» du MIE, montant qui servira principalement à couvrir les coûts de l'agence exécutive. Des actions de soutien du programme spécifiques seront prévues pour les États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion.

### **3.2. Grands principes applicables à la gestion directe des subventions et principales attentes**

Le MIE sera directement géré par la Commission, assistée par une agence exécutive. Les programmes de travail pluriannuels et annuels, qui établissent le budget, le calendrier, les objectifs et les résultats escomptés, les priorités, le taux maximal de cofinancement ainsi que les critères d'admission, de sélection et d'attribution applicables aux appels à propositions, seront adoptés par la Commission après approbation du comité de coordination du MIE dans le cadre de la procédure d'examen.

La Commission, assistée par une agence exécutive, est chargée de l'évaluation et de la sélection des projets, ainsi que de la gestion de la mise en œuvre technique et financière du programme: dialogue avec les bénéficiaires, conseils techniques et administratifs, orientations relatives à l'établissement des rapports, suivi de l'avancement des projets.

En ce qui concerne l'évaluation, la Commission compte avoir recours à l'approche en deux étapes retenue pour le programme RTE-T de 2007-2013, qui comprenait une première évaluation externe par des experts indépendants de l'UE organisée par l'agence exécutive, suivie d'une évaluation interne au niveau de la Commission. L'avis motivé donné par les

évaluateurs externes est de nature consultative pour la Commission, qui peut s'en écarter en justifiant dûment ses décisions.

La Commission conservera la prérogative de financer partiellement un projet et de limiter le champ d'application d'une proposition de projet si cette dernière contient des éléments qui ne sont pas compatibles avec les priorités de financement fixées par le règlement MIE.

Afin de garantir une utilisation optimale des ressources de l'UE, la Commission appliquera l'article 12, paragraphe 2, qui prévoit la possibilité de réaffecter les ressources si le soutien financier à une action est réduit ou s'il y est mis un terme parce que l'évolution des projets n'est pas conforme aux décisions de financement, à la suite d'une évaluation de l'avancement du projet, notamment en cas de retards importants dans la mise en œuvre de l'action. La Commission invite donc les bénéficiaires à proposer des étapes de mise en œuvre des projets qui soient réalistes et tiennent compte des imprévus.

Conformément à l'article 10, paragraphe 6, du règlement MIE et à l'article 7, paragraphe 2, point c), du règlement RTE-T, le montant du concours financier à octroyer à un projet est modulé sur la base de l'analyse coûts-bénéfices de chaque projet, de la disponibilité des ressources budgétaires de l'Union et de la nécessité d'optimiser l'effet de levier du financement de l'Union. Par conséquent, toutes les propositions de projets concernant des «travaux»<sup>17</sup> doivent être accompagnées d'une analyse coûts-bénéfices proposant le taux de cofinancement demandé pour le projet, en tenant compte des taux de financement maximaux précisés dans le règlement MIE. Il est demandé aux États membres d'utiliser une méthodologie reconnue, telle que la méthodologie applicable à la politique de cohésion<sup>18</sup>, pour les projets financés par l'enveloppe allouée à la cohésion du MIE. Les propositions de projet pertinentes peuvent aussi être évaluées à la lumière des plans de travail des corridors de réseau central, qui constitueront un élément supplémentaire permettant de hiérarchiser les projets au titre du MIE. Les propositions de projets concernant des travaux doivent aussi apporter la preuve de la compatibilité de l'action avec la législation pertinente de l'UE dans le domaine de l'environnement.

La Commission entend garantir la coordination du MIE avec d'autres programmes de financement de l'UE afin d'assurer la complémentarité. Cela concerne, notamment, les ressources disponibles dans le cadre des fonds structurels et d'investissement européens, du fonds d'investissement en faveur de la politique de voisinage (FIV), ou de l'instrument d'aide de préadhésion (IAP).

Toutefois, la procédure de gestion directe ne signifie pas que la Commission interviendrait dans la mise en œuvre de projets par les États membres. Ainsi, les procédures de passation de marchés, la mise en œuvre des projets sur le terrain et les procédures d'évaluation de l'impact sur l'environnement, notamment celles qui sont requises par la directive relative à l'EIE, la directive Habitants et la directive-cadre sur l'eau, resteraient sous la responsabilité des bénéficiaires et des autorités nationales.

---

<sup>17</sup> Aux termes de l'article 2 du règlement MIE, on entend par «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.

<sup>18</sup> [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/guides/cost/guide2008\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/cost/guide2008_en.pdf). Un nouveau guide sera élaboré pour la période 2014-2020, il devrait être disponible au premier semestre 2014.

### **3.3. Particularités des appels pluriannuels et annuels relevant de l'enveloppe allouée à la cohésion**

D'une manière générale, les règles et priorités de financement pour l'enveloppe allouée à la cohésion seront similaires à celles applicables à la partie restante du budget du MIE, soit 14,9 milliards d'EUR du MIE, l'accent étant mis sur les projets transfrontaliers et portant sur la suppression de goulets d'étranglement dans les corridors de réseau central. La Commission compte utiliser ces deux composantes du budget du MIE pour les mêmes programmes de travail. Toutefois, des taux de cofinancement plus élevés seront disponibles (comme dans le cadre du fonds de cohésion) et les règles relatives à la TVA et à l'achat de terrains seront identiques à celles que prévoit la politique de cohésion. Pour le montant de 11,3 milliards d'EUR transférés à partir du Fonds de cohésion, il est prévu d'appliquer les règles de gestion centralisée exposées ci-dessus.

Il convient de noter que la Commission juge que la possibilité de bénéficier de taux de cofinancement élevés au titre du budget MIE justifie une évaluation rigoureuse du projet et de ses avantages, puisque la contribution au projet de ses promoteurs est limitée. Cette évaluation impliquerait notamment une analyse approfondie du champ d'application des propositions de projet, afin de garantir une utilisation optimale des ressources de l'UE.

Pendant les 3 premières années de la mise en œuvre du MIE, la sélection des projets éligibles à un financement au titre de l'enveloppe allouée à la cohésion est menée dans le respect des dotations nationales dans le cadre du Fonds de cohésion, conformément à l'article 11, paragraphe 2, du règlement MIE. Cela signifie que, pendant les trois premières années, aucun État membre éligible ne peut se voir allouer, pour des projets relevant de l'enveloppe de 11,3 milliards d'EUR transférés à partir du Fonds de cohésion, un volume de cofinancement supérieur à sa dotation nationale. Afin d'offrir à tous les États membres éligibles un maximum de possibilités pour préparer des projets de grande qualité, parvenus au stade de la maturité et présentant une valeur ajoutée pour l'UE, la Commission compte lancer des appels aux printemps 2014, 2015 et 2016.

Cependant, si les fonds provenant de l'enveloppe allouée à la cohésion n'ont pas été engagés après le dernier appel en 2016, des appels supplémentaires seront organisés à partir du printemps 2017 pour absorber le montant restant, sans appliquer le principe des dotations nationales. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2017, les appels peuvent aussi attribuer des fonds récupérés auprès de projets dont l'avancement ne correspond pas aux décisions de financement en vigueur, conformément à l'article 12 du règlement MIE relatif à l'annulation, la réduction, la suspension et la cessation de la subvention. Ces appels continueront à être réservés aux projets dans les États membres pouvant bénéficier du Fonds de cohésion, sous réserve de l'application des règles spécifiques énumérées au premier paragraphe ci-dessus.

Comme le prévoit l'article 11 du règlement MIE, une attention particulière est portée aux actions de soutien du programme destinées à renforcer la capacité institutionnelle des États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion, afin qu'une réserve de projets suffisante soit toujours disponible. Ces actions peuvent prendre différentes formes, telles que des subventions pour des travaux préparatoires destinés aux projets; les États membres peuvent aussi décider d'avoir recours à l'instrument d'assistance commune dans le soutien aux projets en faveur des régions d'Europe (JASPERS); enfin, certains bénéficiaires potentiels, tels que les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires, peuvent bénéficier d'une assistance technique ciblée destinée à les aider à préparer leurs propositions de projet.

### **3.4. Instruments financiers**

L'objectif consistant à accroître le recours aux instruments financiers innovants (dont les emprunts obligataires pour le financement de projets) afin de créer un environnement plus favorable aux investissements privés dans les infrastructures est un des éléments essentiels du MIE. Cette démarche vise à offrir une alternative au système traditionnel de financement par subvention et à combler les déficits de financement pour les investissements stratégiques. La Commission mène actuellement des consultations avec plusieurs partenaires, parmi lesquels des institutions financières, et présentera en temps utile un document stratégique exposant le cadre, les objectifs et les conditions applicables à l'utilisation d'instruments financiers dans le secteur des transports, conformément au règlement MIE.

Le déploiement des instruments financiers prévus par le MIE sera progressif. Jusqu'en 2015, le budget disponible pour tous les instruments financiers est fixé à 10 % du total de l'enveloppe MIE et les ressources disponibles pour l'instrument d'emprunts obligataires pour le financement de projets au titre du MIE sont plafonnées à 230 millions d'EUR pour les trois secteurs du MIE. Après 2015, si l'évaluation de la phase pilote de l'initiative relative aux emprunts obligataires donne un résultat positif et si la capacité d'absorption du marché atteint 8 %, le budget disponible pour tous les instruments financiers pourra être porté à 20 %.