COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 24.9.2025
COM(2025) 516 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS

Rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe 2021-2027 pour la période 2021-2024

I. Introduction

L'article 22, paragraphe 4, du règlement (UE) 2021/1153 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) pour la période 2021-2027[1] impose à la Commission de présenter des rapports sur les progrès accomplis contenant des informations sur la mise en œuvre du MIE et de préciser si les différents secteurs sont sur la bonne voie. Le règlement MIE a été adopté en juillet 2021, six mois après le début du cadre financier pluriannuel (CFP) 2021-2027, et ce premier rapport sur les progrès accomplis couvrira les années 2021-2024.

Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe a été mis en place pour construire, développer, moderniser et achever les réseaux transeuropéens dans les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique. Une connectivité transfrontière fluide est une condition nécessaire au bon fonctionnement du marché unique de l'UE. Elle favorise une plus grande cohésion économique, sociale et territoriale et contribue à la réalisation par l'UE des engagements à long terme en matière de décarbonation au titre du pacte vert pour l'Europe. Le programme actuel succède au programme MIE 2014-2020 (MIE1) au titre du CFP précédent. Le budget financier pour la mise en œuvre du programme MIE 2021-2027 (MIE2) s'élève à 33,7 milliards d'EUR.

Le MIE est un instrument géré au niveau central. Il est mis en œuvre avec l'aide de l'Agence exécutive européenne pour le climat, les infrastructures et l'environnement (CINEA) pour les secteurs des transports et de l'énergie et avec l'aide de l'Agence exécutive européenne pour la santé et le numérique (HaDEA) pour le secteur numérique. Il est fondé sur la concurrence entre les projets présentés par des promoteurs de projets tels que des gestionnaires d'infrastructure ou des entreprises privées lors des appels à propositions réguliers au titre du MIE. Cette concurrence garantit une qualité élevée dans la préparation des projets et incite les promoteurs à livrer leurs projets dans les délais. Ce modèle de gouvernance garantit que les fonds du MIE servent les priorités définies dans le règlement. Le MIE est mis en œuvre au moyen de programmes de travail pluriannuels précisant le calendrier des appels à propositions, leurs thèmes, le budget indicatif et les critères de sélection et d'attribution.

Transports

En ce qui concerne le secteur des **transports**, le MIE soutient des projets d'intérêt commun en matière d'infrastructure liés à l'achèvement et à la modernisation du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) afin de contribuer au développement d'un réseau transeuropéen de transport et d'infrastructures transeuropéennes de transport efficaces, interconnectés et multimodaux pour une mobilité intelligente, interopérable, durable, inclusive, accessible et répondant aux impératifs de sûreté et de sécurité. Le MIE a également pour objectif d'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. Le budget alloué au volet «Transports» du MIE pour la période 2021-2027 s'élève à 25,8 milliards d'EUR. Un total de 11,3 milliards d'EUR est alloué aux pays pouvant bénéficier d'un soutien du Fonds de cohésion et 1,7 milliard d'EUR à des projets de mobilité militaire à double usage.

[1] 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) nº 1316/2013 et (UE) nº 283/2014 (texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (JO L 249 du 14.7.2021, p 38).

Le programme de travail pluriannuel MIE - Transports, adopté en août 2021[2] et modifié en juillet 2023[3], couvre les appels à propositions annuels de 2021 à 2024. En raison de la forte surparticipation à ces appels, de la maturité des projets et de la hausse de l'inflation après l'invasion de l'Ukraine par la Russie, la modification du programme de travail pluriannuel a permis de concentrer en début de période l'ensemble du budget disponible au titre du CFP actuel vers les appels 2023 et 2024 du MIE dans le domaine des transports.

Énergie

Le volet du MIE consacré au secteur de l'énergie (**MIE - Énergie**) vise à développer des projets d'intérêt commun et des projets d'intérêt mutuel dans le cadre de la politique relative aux réseaux transeuropéens d'énergie (RTE-E)[4] afin de poursuivre l'intégration du marché intérieur de l'énergie, d'accroître l'interopérabilité des réseaux par-delà les frontières et les secteurs, de faciliter la décarbonation de l'économie et de garantir la sécurité de l'approvisionnement. Le MIE - Énergie devrait également faciliter la coopération transfrontière dans le domaine de l'énergie, y compris pour les projets dans le domaine des énergies renouvelables. Le MIE - Énergie dispose d'un budget de 5,8 milliards d'EUR pour la période 2021-2027.

Le premier programme de travail pluriannuel pour le MIE - Énergie a été adopté en août 2021[5]. Il a été modifié en octobre 2022[6] à la suite de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine afin de fournir une assistance technique pour des études supplémentaires nécessaires afin d'accélérer la synchronisation du système électrique des États baltes avec le réseau européen continental[7].

Le règlement révisé relatif aux infrastructures énergétiques transeuropéennes (RTE-E)[8] est entré en vigueur en 2022. Il établit des orientations pour la politique relative au réseau transeuropéen d'énergie et la procédure de sélection des projets d'intérêt commun (PIC) au sein de l'UE et des projets d'intérêt mutuel (PIM) avec des pays tiers[9]. Ces PIC et PIM en

---

[2] Décision d'exécution C(2021) 5763 final de la Commission du 5 août 2021 relative au financement du mécanisme pour l'interconnexion en Europe - secteur des transports et portant adoption du programme de travail pour la période 2021-2027.

[3] Décision d'exécution C(2023) 4886 de la Commission du 25 août 2023 modifiant la décision d'exécution C(2021) 5763 de la Commission relative au financement du mécanisme pour l'interconnexion en Europe – secteur des transports et portant adoption du programme de travail pluriannuel pour la période 2021-2027.

[4] Voir le règlement (UE) 2022/869 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2022 concernant des orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes (JO L 152 du 3.6.2022, p. 45).

[5] Décision d'exécution de la Commission C(2021) 5791 final du 6 août 2021 relative au financement du mécanisme pour l'interconnexion en Europe – secteur de l'énergie et portant adoption du programme de travail pluriannuel pour la période 2021-2027.

[6] Décision d'exécution de la Commission C(2022) 7393 final du 13 octobre 2022 modifiant la décision d'exécution de la Commission C(2021) 5791 final relative au financement du mécanisme pour l'interconnexion en Europe – secteur de l'énergie et portant adoption du programme de travail pluriannuel pour la période 2021-2027.

[7] Voir: Financement de projets d'intérêt commun (europa.eu).

[8] Règlement (UE) 2022/869 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2022 concernant des orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes, modifiant les règlements (CE) nº 715/2009, (UE) 2019/942 et (UE) 2019/943 et les directives 2009/73/CE et (UE) 2019/944, et abrogeant le règlement (UE) nº 347/2013 (JO L 152 du 3.6.2022, p. 45).

[9] Les PIM ont été introduits par la révision du règlement RTE-E en 2022 et ont été éligibles pour la première fois à une demande au titre du MIE - Énergie en 2024.

matière d'infrastructures sont l'une des deux catégories de projets pouvant bénéficier d'un financement au titre du MIE - Énergie (l'autre catégorie étant les projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables).

Cette révision a aligné le règlement RTE-E sur l'objectif de neutralité climatique de l'UE pour 2050, limitant l'éligibilité des projets d'infrastructures de gaz à ceux nécessaires pour mettre fin à l'isolement énergétique de Chypre et de Malte. Elle a également introduit de nouvelles catégories de projets: réseaux électriques en mer, projets d'hydrogène et électrolyseurs. À la lumière de cette révision, une nouvelle liste de PIC et de PIM a été adoptée en novembre 2023, recensant les projets sélectionnés dans les nouvelles catégories et les rendant éligibles au titre du MIE à partir de 2024[10].

Un nouveau programme de travail pluriannuel pour la période 2024-2027 a été adopté en février 2024[11].

Numérique

Doté d'un budget d'environ 1,6 milliard d'EUR, le **MIE - Numérique** a pour objectif de contribuer au déploiement de réseaux numériques à très haute capacité et de systèmes 5G répondant aux impératifs de sûreté et de sécurité, de renforcer la résilience et les capacités des réseaux numériques dorsaux sur les territoires de l'UE en les reliant aux territoires voisins et de favoriser la numérisation des réseaux de transport et d'énergie. Le MIE - Numérique (2021-2027) poursuit des objectifs différents et dispose d'un budget plus important que son prédécesseur, le MIE - Réseaux de télécommunications (2014-2020). Le MIE - Numérique met l'accent sur les subventions pour le déploiement d'infrastructures de connectivité numérique d'intérêt paneuropéen, tandis que le MIE - Réseaux de télécommunications avait alloué 117 millions d'EUR aux instruments financiers soutenant le déploiement des infrastructures à haut débit, 130 millions d'EUR à WiFi4EU et le reste du budget aux services numériques (environ 900 millions d'EUR).

Le premier programme de travail pluriannuel du MIE - Numérique, couvrant les appels pour 2021-2023, a été adopté en décembre 2021[12] et modifié en avril 2023[13] pour tenir compte de l'évolution de la préparation et de la demande des parties prenantes et des dernières

---

10 Règlement délégué (UE) 2024/1041 de la Commission du 28 novembre 2023 modifiant le règlement (UE) 2022/869 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la liste des projets d'intérêt commun et des projets d'intérêt mutuel de l'Union, JO L, 2024/1041, 8.4.2024.

11 Annexe de la décision d'exécution de la Commission C(2024) 482 final du 1er février 2024 modifiant la décision d'exécution de la Commission C(2022) 7393 relative au financement du mécanisme pour l'interconnexion en Europe – secteur de l'énergie et portant adoption du programme de travail pluriannuel pour la période 2021-2027.

12 Annexe de la décision d'exécution C(2021) 9463 final de la Commission du 16 décembre 2021 relative au financement du volet numérique du mécanisme pour l'interconnexion en Europe et portant adoption du programme de travail pluriannuel pour la période 2021– 2025. Multiannual work programme for 2021-2023 - Connecting Europe Facility - Digital |Shaping Europe's digital future (Programme de travail pluriannuel 2021-2023 - Mécanisme pour l'interconnexion en Europe - Numérique | Façonner l'avenir numérique de l'Europe).

13 Annexe de la décision d'exécution C(2023) 2533 final de la Commission du 19 avril 2023 modifiant la décision d'exécution C(2021) 9463 de la Commission relative au financement du mécanisme pour l'interconnexion en Europe – secteur numérique et portant adoption du programme de travail pluriannuel pour la période 2021-2025. Multiannual work programme for 2021-2023 - Connecting Europe Facility - Digital |Shaping Europe's digital future (Programme de travail pluriannuel 2021-2023 - Mécanisme pour l'interconnexion en Europe - Numérique | Façonner l'avenir numérique de l'Europe).

évolutions des priorités stratégiques. Le deuxième programme de travail pluriannuel du MIE - Numérique (2024-2027) a été adopté en octobre 2024[14].

II. Appels à propositions de 2021 à 2024

Transports

Le **MIE - Transports** est principalement alloué dans le cadre d'appels à propositions annuels. À ce jour, trois appels annuels généraux et de cohésion ont été lancés et conclus, avec un budget disponible de 19 milliards d'EUR. L'enveloppe pour la mobilité militaire (1,7 milliard d'EUR) a été allouée dans son intégralité dans le cadre de trois appels entre 2021 et 2023. Le dernier appel concernant l'enveloppe générale et de cohésion (2,5 milliards d'EUR) a été clôturé en janvier 2025 et l'évaluation est en cours. Il s'agissait du premier appel fondé sur le règlement RTE-T révisé[15] qui est entré en vigueur en 2024.

Les réponses aux appels ont démontré l'existence d'un vif intérêt de la part des promoteurs de projets, les taux de surparticipation atteignant près de trois fois le budget disponible. La guerre d'agression non provoquée menée par la Russie contre l'Ukraine a également révélé la nécessité de soutenir le développement d'infrastructures de transport civilo-militaires pour faire face aux conséquences de la nouvelle situation géopolitique. L'incidence de la hausse des prix de l'énergie et des matières premières et le manque de main-d'œuvre ont entraîné de nouveaux besoins de financement. Dans ce contexte, la Commission, en accord avec le comité MIE, a fait usage de la flexibilité prévue dans le programme de travail pluriannuel pour les appels 2021 et 2022 (octroi de fonds supplémentaires allant jusqu'à 20 % du montant indiqué dans le programme de travail initial). En outre, le programme de travail pluriannuel 2021-2027 du MIE a été modifié en juillet 2023 afin de concentrer davantage en début de période l'ensemble du budget disponible au titre du CFP actuel vers les appels à propositions du MIE - Transports pour 2023 et 2024.

Une partie du budget du MIE - Transports est allouée au **mécanisme pour une infrastructure pour carburants alternatifs** (AFIF), qui a été mis en place sous la forme d'un instrument mixte combinant des subventions au titre du MIE et des instruments financiers fournis par des banques nationales de développement ou commerciales. Doté d'un budget de 2,3 milliards d'EUR, l'AFIF est consacré aux infrastructures pour carburants alternatifs tels que les points de recharge électrique, l'électricité à quai pour les navires amarrés, les stations de ravitaillement en hydrogène, etc. L'appel à propositions glissant de 2021 pour l'AFIF (avec cinq dates butoirs) a été clôturé à la fin de 2023.

Le deuxième appel glissant pour l'AFIF, doté du budget restant de 1 milliard d'EUR, a été lancé en février 2024, avec trois dates butoirs tous les six mois jusqu'à début 2026. La

[14] Annexe de la décision d'exécution C(2024) 6891 de la Commission du 9 octobre 2024 relative au financement du volet numérique du mécanisme pour l'interconnexion en Europe et portant adoption du programme de travail pluriannuel pour la période 2024– 2027.

[15] Règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant les règlements (UE) 2021/1153 et (UE) nº 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) nº 1315/2013, JO L, 2024/1679, 28.6.2024.

première date butoir était fixée au mois de septembre 2024. Pour cette date butoir, 421 millions d'EUR ont été attribués à 39 propositions sélectionnées.

Tableau 1: ***Appels à propositions MIE - Transports 2021-2023***

	Propositions		Budget			Taux de surparticipation *
Enveloppe	**Éligibles**	**Sélectionnées**	**Indicatif**	**Demandé**	**Alloué**	
Général	909	299	8,5 milliards	30,7 milliards	9,5 milliards	3,6
Cohésion	214	109	8,8 milliards	19,6 milliards	9 milliards	2,2
AFIF	191	167	1,9 milliard	2 milliards	1,7 milliard	1
Mobilité militaire	186	95	1,7 milliard	5 milliards	1,7 milliard	2,9
Total général	1 454	631	20,3 milliards	56,8 milliards	21,5 milliards	2,8

(*) Taux de surparticipation: le financement demandé divisé par le budget indicatif de l'appel.

Énergie

Le budget du **MIE - Énergie** est alloué au moyen de différents appels: i) l'appel visant à soutenir les projets d'infrastructures énergétiques (à l'origine uniquement pour les PIC, mais les PIM sont éligibles depuis 2024), et ii) les appels visant à soutenir la coopération transfrontière dans le domaine des énergies renouvelables (CB RES), qui comprennent un appel visant à soutenir des études préparatoires et un appel visant à soutenir des études et travaux techniques.

L'appel à propositions pour les PIC au titre du MIE a été lancé chaque année, avec un budget indicatif de 785 millions d'EUR pour 2021, de 800 millions d'EUR pour 2022, de 750 millions d'EUR pour 2023 et de 850 millions d'EUR pour 2024. Les appels à proposition pour les PIC au titre du MIE ont enregistré des taux de participation élevés et ont donné lieu à des subventions d'une valeur de 95 % des budgets indicatifs alloués aux propositions de financement acceptables.

Tableau 2: ***Appels à propositions pour les PIC au titre du MIE - Énergie pour la période 2021-2024***

	Propositions		Budget			Taux de surparticipation *
Année	**Éligibles**	**Sélectionnées**	**Indicatif**	**Demandé**	**Alloué**	
2021	11	5	785 millions	1,3 milliard	1 milliard	1,66
2022	19	8	800 millions	1,3 milliard	601 millions	1,68
2023	11	8	750 millions	1,3 milliard	566 millions	1,67
2024	70	41	850 millions	3,1 milliards	1,25 milliard	3,67
Total général	111	21	3,2 milliards	7 milliards	3,5 milliards	2,20

(*) Taux de surparticipation: le financement demandé divisé par le budget indicatif de l'appel.

L'appel de 2021 a alloué un montant plus élevé que celui initialement prévu dans le budget indicatif de l'appel. Alors que les appels à propositions ultérieurs en 2022 et 2023 ont fait l'objet d'une surparticipation, la Commission a alloué des montants légèrement inférieurs aux budgets des appels initiaux. Cela s'explique par la stricte sélection des projets sur la base de la maturité et, partant, de la probabilité de leur réalisation, de la pertinence des propositions soumises au regard des critères d'attribution et de la justification des besoins de financement

(existence d'un déficit de financement qui ne pourrait être comblé sans un financement au titre du MIE).

L'appel de 2024, doté d'un budget indicatif de 850 millions d'EUR, a été lancé en avril 2024 et clôturé en octobre 2024, avec une allocation de 1 250 millions d'EUR en faveur de 41 des 70 propositions éligibles.

Appels à la coopération transfrontière dans le domaine des énergies renouvelables (CB RES)

Cinq appels **CB RES** ont été organisés depuis 2021: trois appels visant à soutenir des études préparatoires (2021, 2022, 2023) et deux appels visant à soutenir des études et des travaux techniques (2022, 2023). Pour les études préparatoires, le premier appel présentait un taux de participation relativement faible, lié à la nouveauté de ce volet du programme. Le ratio de financement s'est considérablement amélioré au cours des deux années suivantes, bien qu'il reste modeste, à l'image du processus de constitution d'une réserve de projets répondant aux critères.

Tableau 3: ***Appels CB RES au titre du MIE - Énergie pour la période 2021-2023***

	Propositions		Budget			Taux de surparticipation *
Année	Éligibles	Sélectionnées	Indicatif	Demandé	Alloué	
2021	3	2	1 million	473 944	298 944	0,5
2022	5	3	31 millions	44 millions	22 millions	1,42
2023	10	9	51 millions	74 millions	68 millions	1,45
Total général	18	14	83 millions	118 millions	91 millions	1,43

(*) Taux de surparticipation: le financement demandé divisé par le budget indicatif de l'appel.

Un troisième appel CB RES pour des études et des travaux techniques, doté d'un budget indicatif de 80 millions d'EUR, a été lancé en octobre 2024 et clôturé en janvier 2025. Les appels CB RES visant à soutenir des études préparatoires ont été abandonnés en 2024.

Numérique

Les trois premiers appels (2021, 2022 et 2023) ont porté sur les thèmes suivants: connectivité dorsale pour les passerelles numériques mondiales, 5G et informatique en nuage de périphérie pour des communautés intelligentes, couverture 5G le long des corridors de transport et réseaux dorsaux pour les fédérations paneuropéennes d'informatique en nuage. Ces appels ont révélé une forte demande pour certains sujets (câbles sous-marins) et une baisse de la demande pour d'autres (tels que les corridors 5G, en raison du manque actuel de préparation du marché). Cela a conduit à une adaptation dynamique du programme de travail et de l'allocation des ressources, recentrées sur une connectivité résiliente, à haute capacité et souveraine au sein de l'UE et au niveau international. Des informations précieuses ont ainsi été fournies pour le deuxième programme de travail au titre du MIE - Numérique (2024-2027).

Tableau 4: ***Appels au titre du MIE - Numérique pour la période 2021-2023***

	Propositions		Budget			Taux de surparticipation *
Année	Éligible	Sélectionnée	Indicatif	Demandé	Alloué	

	s	s				
2021	51	38	258 millions	555 millions	151 millions	2,15
2022	63	38	277 millions	923 millions	260 millions	3,33
2023	70	52	241 millions	578 millions	273 millions	2,39
Total général	184	128	776 millions	2,056 milliards	684 millions	2,64

(*) Taux de surparticipation: le financement demandé divisé par le budget indicatif de l'appel.

III. Principaux domaines d'investissement

Transports

En vertu de l'article 3, paragraphe 2, point a) i), du règlement MIE, le **MIE - Transports** doit contribuer au développement d'un réseau transeuropéen de transport et d'infrastructures efficaces, interconnectés et multimodaux favorisant une mobilité intelligente, interopérable, durable, inclusive, accessible et répondant aux impératifs de sûreté et de sécurité.

L'article 4, paragraphe 1, du règlement dispose que le MIE doit contribuer à hauteur de 60 % de son budget financier à la réalisation des **objectifs en matière de climat**. Le MIE - Transports a dépassé cet objectif, étant donné que 79 % de son financement est consacré au transport durable. Il a investi dans l'infrastructure ferroviaire électrifiée, y compris les sous-systèmes de signalisation associés (ERTMS), dans les voies navigables intérieures et le transport multimodal, ainsi que dans le déploiement d'infrastructures pour les véhicules à émissions nulles. Le MIE finance également des mesures compensatoires pour des projets d'infrastructure (reboisement, infrastructures spécifiques permettant la continuité des habitats naturels ou couloirs pour la traversée en toute sécurité des animaux). En outre, l'appel à propositions de 2023 a introduit un élément d'«adaptation au changement climatique» qui intègre des mesures d'atténuation du changement climatique et d'adaptation à celui-ci dans le développement de projets d'infrastructure.

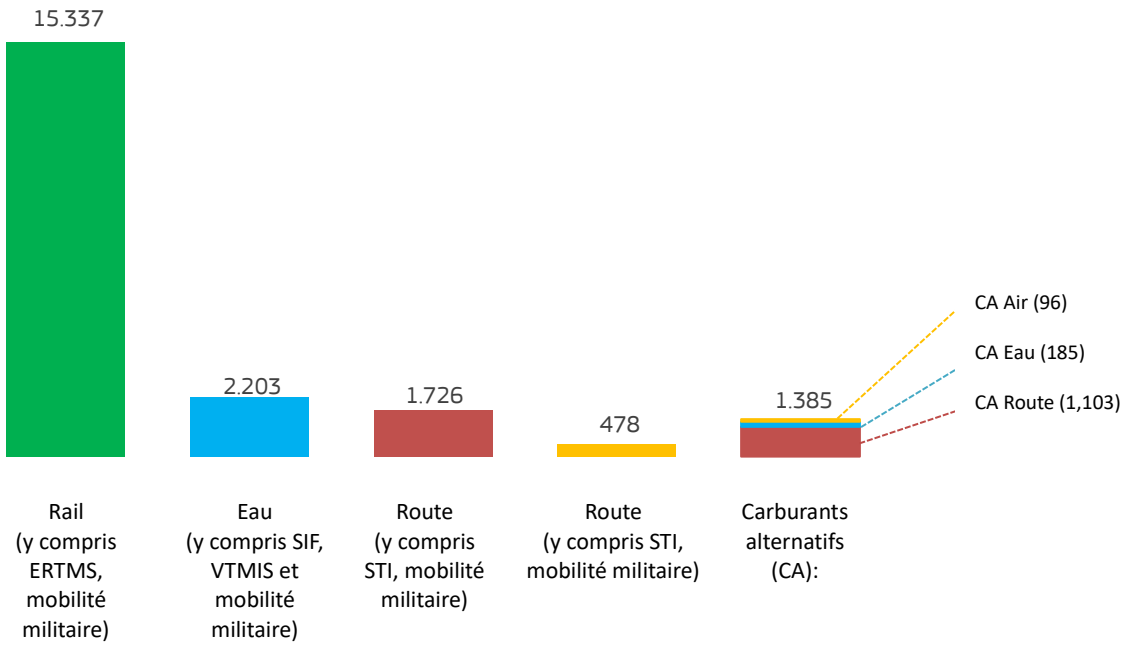
Investissements par mode de transport

Le programme MIE a financé les infrastructures de transport européennes à hauteur de plus de 21 milliards d'EUR entre 2021 et 2024. L'essentiel de ces investissements concerne des projets **ferroviaires**, qui ont reçu plus de 15 milliards d'EUR. Les investissements dans cette catégorie vont de la construction et de la modernisation des voies ferrées au déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS).

En outre, le MIE - Transports soutient l'amélioration du transport par **voie d'eau**, avec plus de 2 milliards d'EUR alloués aux ports maritimes et intérieurs, aux voies navigables intérieures, à la numérisation (systèmes de suivi du trafic des navires et d'information — VTMIS — et services d'information fluviale — SIF) et à la modernisation des terminaux. Le MIE - Transports finance également des projets **routiers**, tels que la construction et la modernisation des routes du RTE-T, ainsi que le développement d'aires de stationnement sûres et sécurisées et de systèmes de transport intelligents (STI). Dans le domaine du transport **aérien**, le MIE finance la gestion du trafic aérien (Système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien — SESAR) et la modernisation des aéroports (dans le cadre de la mobilité militaire). En outre, le MIE - Transports soutient l'amélioration des

infrastructures dans tous les modes de transport afin de faciliter la mobilité des moyens militaires. Enfin, 1,38 milliard d'EUR sont alloués aux **infrastructures pour carburants alternatifs**, la part la plus importante étant consacrée à la recharge des véhicules routiers, suivie par les navires et les aéronefs en stationnement.

Tableau 5: ***Investissements dans le cadre du MIE - Transports par mode (2021-2024, millions d'EUR)***[16]



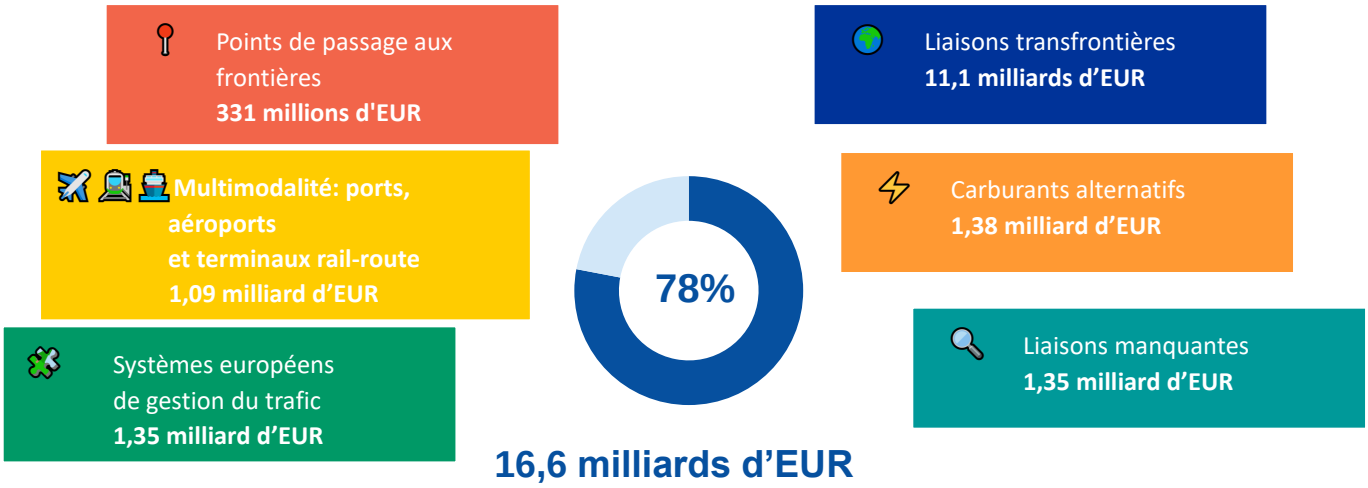
La majeure partie du financement du MIE (80 %) est allouée à des projets sur le réseau central RTE-T, 13 % au réseau global et 7 % à des projets qui ne peuvent pas être reliés à une partie spécifique du réseau RTE-T, mais qui restent importants pour son achèvement (par exemple SESAR, STI, composants embarqués de l'ERTMS, etc.).

Connectivité transfrontière

Le MIE - Transports soutient la connectivité transfrontière pour des déplacements fluides dans l'UE, 78 % du financement du MIE dans le domaine des transports étant consacré à des projets visant à combler les chaînons transfrontières ou manquants, à garantir la multimodalité, à installer des infrastructures pour carburants alternatifs et à harmoniser les systèmes de gestion du trafic. Il a également financé cinq projets transfrontières phares (tunnel Lyon-Turin, tunnel de base du Brenner, tunnel de Fehmarn Belt, Rail Baltica, Seine-Escaut) et leurs voies d'accès.

[16] À l'exclusion des conventions de subvention en cours d'élaboration.

Graphique 1: ***Soutien au titre du MIE - Transports en faveur de la connectivité transfrontière***



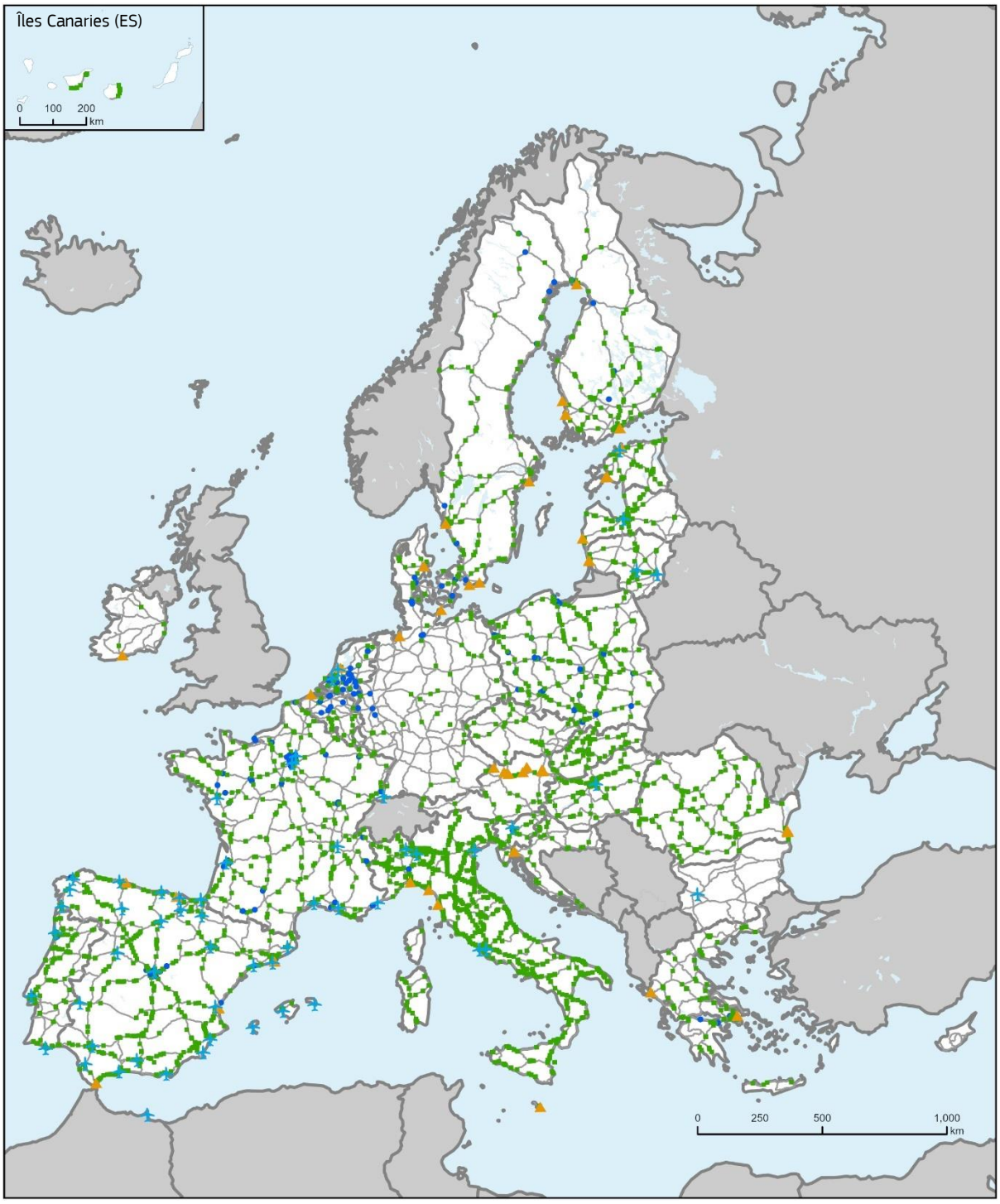
La plupart des projets transfrontières améliorent les connexions ferroviaires ou en ouvrent de nouvelles, mais le MIE soutient également les connexions par voies navigables intérieures et quelques tronçons routiers. Par exemple, un important goulet d'étranglement sur le Danube dans le corridor Rhin/Meuse-Main-Danube entre Straubing et Vilshofen, dans le sud de l'Allemagne, a bénéficié d'un soutien du MIE pour accroître la profondeur et la capacité du chenal.

Infrastructures pour carburants alternatifs

Le MIE - Transports soutient le déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs à hauteur de plus de 1,38 milliard d'EUR, principalement en faveur de projets de déploiement de stations de recharge sur les routes du RTE-T et de points de recharge électrique. Il finance également l'installation d'électricité à quai pour les navires amarrés, l'électrification des opérations aéroportuaires au sol et les stations de ravitaillement en hydrogène.

Depuis 2021, environ 1 500 points d'approvisionnement en carburants alternatifs ont été mis en service le long du réseau transeuropéen de transport, principalement pour les véhicules utilitaires légers. Les projets sélectionnés jusqu'à présent devraient permettre d'installer plus de 25 000 points d'approvisionnement pour les véhicules utilitaires légers et près de 2 000 points d'approvisionnement pour les véhicules utilitaires lourds. Le portefeuille de projets relatifs aux carburants alternatifs contribuera également à la décarbonation des activités dans 63 aéroports européens et au déploiement de la recharge électrique à quai pour les navires dans 28 ports européens.

Carte 1: ***Infrastructures de recharge pour carburants alternatifs soutenues par le MIE - Transports (2021-2024)***



Fourniture de carburants alternatifs aux aéronefs en stationnement

Fourniture de carburants alternatifs aux usagers de la route, électricité

Fourniture de carburants alternatifs aux usagers de la route, hydrogène

Fourniture de carburants alternatifs aux usagers de la navigation maritime et fluviale

Routes du RTE-T

Pays de l'UE (y compris les territoires d'outre-mer)

Pays non membres de l'UE

Cartographie: CINEA, June 2025

© Eurogeographics pour les frontières administratives.

Numérisation des transports

Le MIE - Transports soutient la numérisation des transports européens au moyen d'appels à propositions spécifiques axés sur la mobilité intelligente et interopérable, dans le cadre de l'enveloppe générale et de cohésion. À la suite de ces appels, 93 projets ont bénéficié d'un financement de plus de 1,4 milliard d'EUR. Près de la moitié de ce montant a été allouée aux projets ERTMS (46 %), suivis par les projets SESAR (23 %) et STI (17 %). Les projets concernant les autres systèmes [par exemple, les informations électroniques relatives au transport de marchandises (eFTI), les SIF, le système de guichet unique maritime européen (EMSWe) et les VTMIS] représentaient 13 %.

Des transports plus sûrs

Le MIE - Transports soutient la sécurité routière au moyen de la construction d'aires de stationnement sûres et sécurisées, de l'élimination des passages à niveau, de l'amélioration du tracé des routes pour des raisons de sécurité et du déploiement de STI. Au total, 58 projets dans le domaine de la sécurité routière reçoivent 3 milliards d'EUR.

Mobilité militaire

L'un des objectifs spécifiques du MIE - Transports est d'adapter certaines parties du réseau RTE-T au double usage, en améliorant la mobilité tant civile que militaire. Cela devrait permettre des mouvements à grande échelle de personnel et d'équipements militaires dans l'ensemble de l'UE dans un bref délai en cas de crise. Dans le cadre des trois appels visant à soutenir la mobilité militaire (2021/2022/2023), 95 projets au total ont été sélectionnés dans 21 États membres. Ils sont relativement bien répartis sur le plan géographique dans l'ensemble de l'UE, avec une bonne densité de projets sur le flanc oriental. Près de la moitié (45 %) de ce financement est consacrée à des projets ferroviaires (par exemple, la modernisation des ponts ferroviaires, la construction de tronçons de voies à faible vitesse pour des trains plus longs et plus lourds, l'augmentation de la hauteur minimale des tunnels), 34 % à des projets routiers (par exemple, pour moderniser les tronçons routiers et les ponts), 7 % à des projets aéroportuaires (par exemple, pour accroître les capacités opérationnelles et l'accessibilité) et le reste a été consacré à des projets dans les ports et les terminaux (par exemple, pour accroître la capacité et la connectivité).

Le MIE permet de financer les **éléments synergiques** relevant d'un autre secteur du MIE (jusqu'à 20 % des coûts éligibles). En ce qui concerne les éléments synergiques du MIE - Transports, principalement les infrastructures liées à l'énergie, ils sont financés dans le cadre de 34 projets qui bénéficient d'un financement de 64 millions d'EUR au titre du MIE. Par exemple, 20 projets prévoient l'installation de stations de ravitaillement en hydrogène et d'électrolyseurs, tandis que 8 projets prévoient l'installation de panneaux solaires dans les aéroports, les ports et les terminaux rail-route.

Le MIE - Transports fonctionne également en complémentarité avec **Horizon Europe**, par exemple en ce qui concerne l'écologisation des aéroports. Alors que le MIE soutient les infrastructures pour carburants alternatifs et l'accès aux transports publics, Horizon Europe

finance des solutions innovantes en matière d'efficacité énergétique ou de nouvelles solutions numériques et automatisées pour les opérations aéroportuaires[17].

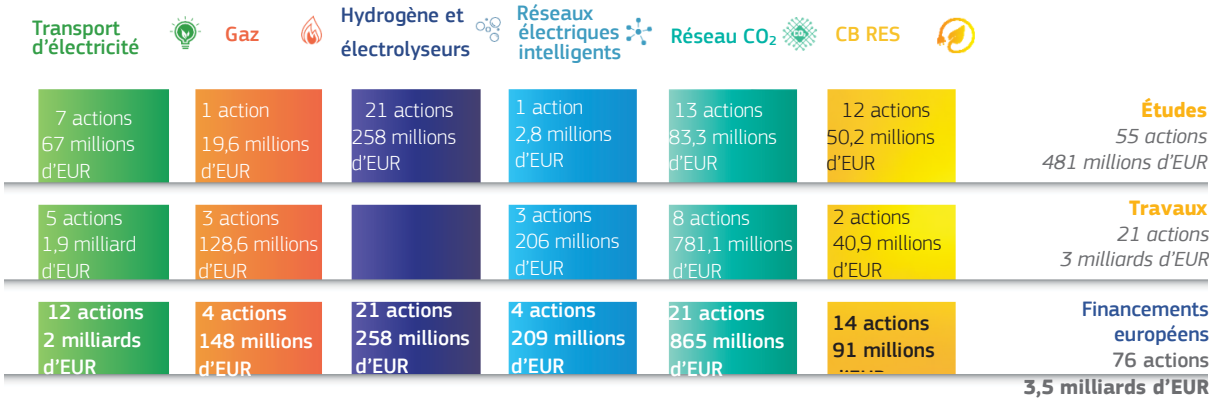
Énergie

Depuis 2021, les appels à PIC ont donné lieu à des propositions relevant de cinq types de projets différents (électricité, gaz, infrastructures de transport de CO_2, réseaux électriques intelligents, hydrogène et électrolyseurs).

Dans l'appel de 2021, l'électricité constituait la catégorie de projets la plus représentée, avec trois subventions pour des travaux représentant 92 % des fonds alloués par l'UE. Dans l'appel de 2022, l'électricité constituait une nouvelle fois la catégorie la plus représentée, avec 52 % des fonds alloués par l'UE (64 % lorsqu'ils étaient comptabilisés avec les réseaux électriques intelligents). Dans l'appel de 2023, les infrastructures de transport de CO_2 constituaient la catégorie la plus représentée, avec 80 % des fonds alloués par l'UE. Dans l'appel de 2024, l'électricité constituait une nouvelle fois la catégorie la plus représentée, avec 57 % des fonds alloués par l'UE (59 % lorsqu'ils étaient comptabilisés avec les réseaux électriques intelligents).

Entre 2021 et 2024, les appels à PIC ont soutenu 62 projets, avec un financement de 3,5 milliards d'EUR au titre du MIE - Énergie: 43 projets étaient des études qui ont bénéficié d'un financement de près de 431 millions d'EUR et les 19 autres projets étaient des travaux, avec un financement de plus de 3 milliards d'EUR. Les appels CB RES ont également soutenu 14 projets (12 études et 2 travaux), avec un financement de 91,2 millions d'EUR.

Graphique 2***: MIE - Énergie: portefeuille par catégorie (2021-2024)***



Électricité et réseaux électriques intelligents

Le MIE a soutenu 16 projets dans le domaine de l'électricité, pour un montant de plus de 2 milliards d'EUR. Parmi les projets notables ayant bénéficié de subventions pour des travaux figurent: l'interconnexion EuroAsia entre la Grèce et Chypre (658 millions d'EUR, 2021), les éléments d'infrastructure supplémentaires nécessaires à la synchronisation des États baltes avec le réseau électrique continental (166 millions d'EUR, 2021),

17 Ensuring competitive and sustainable airports (Garantir la compétitivité et la durabilité des aéroports).

l'interconnexion ELMED entre la Sicile et la Tunisie (308 millions d'EUR, 2022) et l'île d'énergie de Bornholm (645 millions d'EUR, 2024).

Le MIE a également soutenu quatre actions en faveur des réseaux électriques intelligents dans quatre PIC différents, pour un montant de 209 millions d'EUR. La subvention la plus importante pour des travaux s'élevait à 100 millions d'EUR et a permis de financer la numérisation des réseaux de distribution d'énergie en Bavière et en Tchéquie.

Réseau de dioxyde de carbone

Le MIE a soutenu 21 projets d'infrastructures de transport de CO_2 pour un montant de 864 millions d'EUR. La subvention la plus importante pour des travaux s'élevait à 161 millions d'EUR pour la phase I du centre CO_2 de Dunkerque.

Le financement au titre du MIE d'infrastructures transfrontières critiques pour les réseaux et le stockage du CO_2 est très complémentaire d'Horizon Europe, qui soutient des projets de recherche visant à étudier la faisabilité de nouvelles technologies de gestion industrielle du carbone et à démontrer la viabilité des technologies d'un point de vue technologique et économique[18].

Gaz naturel

Le MIE a soutenu quatre projets liés au gaz pour un montant de 148 millions d'EUR. La subvention la plus importante pour des travaux s'est élevée à 78 millions d'EUR pour le stockage de gaz en Bulgarie. Dans l'ensemble, alors que les projets relatifs au gaz naturel représentaient une part importante du financement accordé au titre du programme MIE I (1 454 millions d'EUR), leur part a diminué dans le cadre du MIE II, principalement parce qu'ils ne sont plus éligibles à un financement au titre du MIE - Énergie à la suite de la révision du règlement RTE-E.

Hydrogène

Le MIE a soutenu 21 projets dans le domaine de l'hydrogène, tous destinés à des études, pour un montant de 258 millions d'EUR. La subvention la plus importante, d'un montant de 33 millions d'EUR, a été accordée au projet espagnol Hydrogen Backbone.

Énergies renouvelables transfrontières

Le MIE - Énergie soutient financièrement cinq projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables, qui concernent huit États membres différents, et quatre autres projets qui n'ont pas le statut de CB RES concernant des études préparatoires. En 2024, un financement de 91 millions d'EUR avait été accordé à 14 projets, dont 12 études techniques et préparatoires et deux travaux. Les projets couvrent toute une série de technologies liées aux énergies renouvelables, telles que l'énergie éolienne en mer et terrestre ou l'énergie solaire photovoltaïque, et des applications énergétiques, telles que le chauffage urbain ou la production d'hydrogène renouvelable.

[18] Industrial Carbon Management: Interactive Stories. Industrial carbon management funded by the European Union (Gestion industrielle du carbone: récits interactifs. Gestion industrielle du carbone financée par l'Union européenne).

Pour le MIE - Énergie, les **éléments synergiques** concernent principalement les infrastructures de transport, telles que les quais et les installations de chargement des navires. Compte tenu de la maturité croissante des catégories d'infrastructures énergétiques couvertes par le nouveau règlement RTE-E, notamment les réseaux intelligents d'électricité et d'hydrogène, de nouvelles synergies avec les volets «Transports» et «Numérique» sont attendues. Dans le secteur des énergies renouvelables transfrontières, les projets émergents se concentrent sur l'ensemble des chaînes de valeur de l'hydrogène, de la production à l'utilisation dans des secteurs tels que l'industrie et les transports.

Numérique

En abordant les projets d'intérêt commun et en mettant l'accent sur les interconnexions transfrontières, le MIE - **Numérique** sert de catalyseur pour l'écosystème de connectivité numérique à l'échelle de l'UE. À la suite des trois premiers appels, le MIE - Numérique finance actuellement 117 projets couvrant les principaux thèmes exposés ci-dessous, pour un budget total de plus de 640 millions d'EUR.

Connectivité dorsale pour les passerelles numériques mondiales

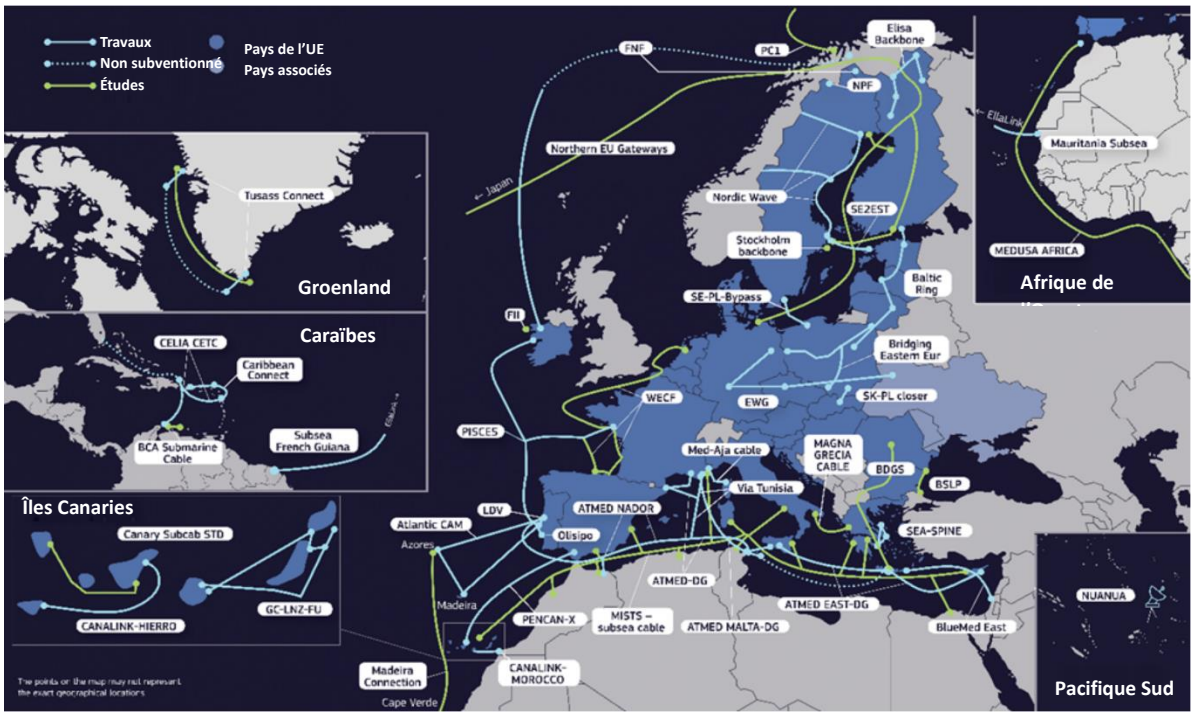
Le MIE - Numérique soutient le déploiement de nouveaux réseaux dorsaux ou la mise à niveau significative des réseaux existants, y compris les câbles sous-marins au sein des États membres et entre ceux-ci, ainsi qu'entre l'UE et les pays tiers. Depuis 2021, le MIE - Numérique apporte un soutien financier à 51 projets de passerelles numériques mondiales pour un montant total de 420 millions d'EUR.

Ces projets contribuent de manière significative à renforcer les connexions mondiales entre **l'Europe et l'Afrique** (par exemple, les projets Medusa Africa ou Canalink-Maroc), le **Moyen-Orient** (par exemple, le projet BlueMed East) et l'**Asie** (connectivité arctique) et à consolider les connexions entre les États membres de la Méditerranée, de l'Atlantique, de la mer Baltique et de l'Europe continentale (y compris l'Europe centrale et orientale). Ces projets soutiennent également la connectivité dans les **régions ultrapériphériques** et les **pays et territoires d'outre-mer** de l'Europe, comme dans l'océan Pacifique (par exemple, le projet NUANUA), les Caraïbes (par exemple, le projet BCA), les îles Canaries (par exemple, le projet PENCAN-X) et la zone Açores-Madère (par exemple, le projet CAM Atlantique).

Tous les bénéficiaires de ces subventions au titre du MIE sont des **entités contrôlées par l'UE** et les câbles qui seront déployés sont construits à l'aide d'une technologie sécurisée. En plus de garantir la transmission sécurisée de téraoctets de données par seconde, presque tous les câbles financés comprennent des **technologies intelligentes**, qui font office de grands capteurs géographiques pour surveiller les activités à proximité, agissant en tant que systèmes d'alerte précoce pour protéger l'infrastructure elle-même.

Le deuxième programme de travail du MIE - Numérique pour la période 2024-2027 prévoit un montant supplémentaire de 542 millions d'EUR pour cofinancer des projets de connectivité dorsale. L'investissement total de l'UE dans ces infrastructures critiques au titre du cadre financier actuel s'élèvera à près de 1 milliard d'EUR.

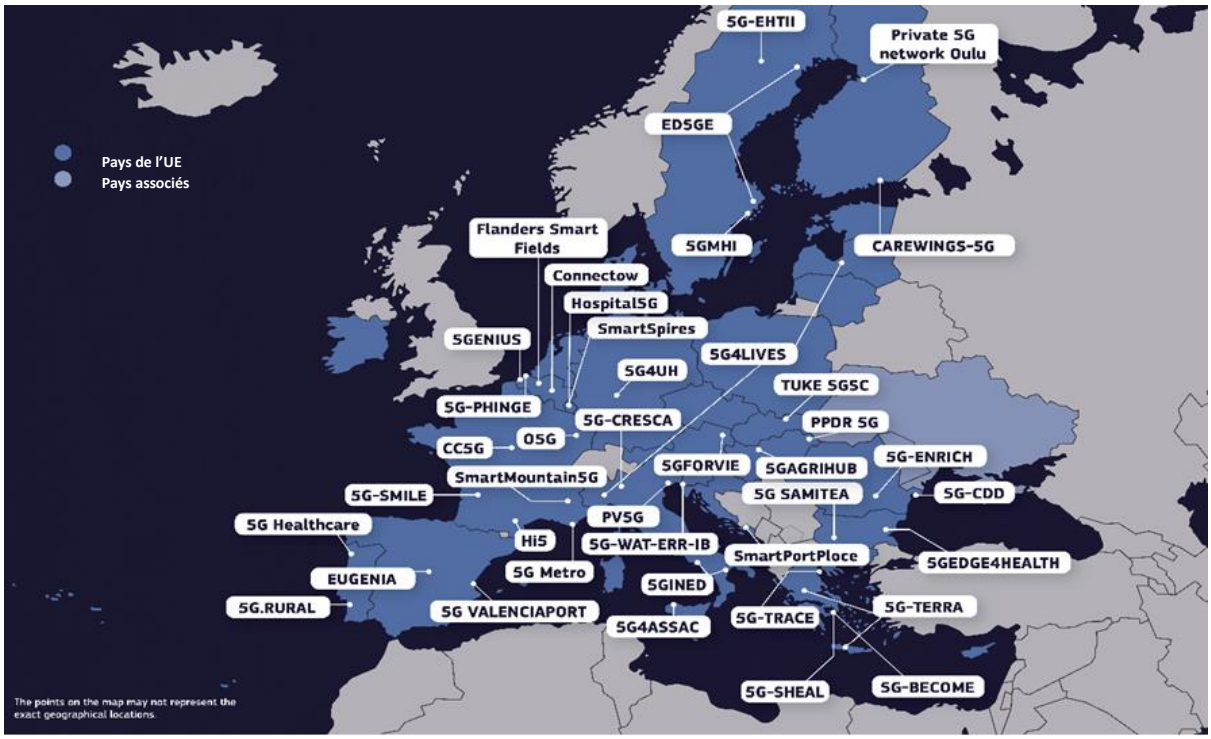
Carte 2: ***Projets «Global Gateway» du MIE - Numérique***



Systèmes 5G dans les zones où se trouvent les acteurs socio-économiques

Depuis 2021, le MIE - Numérique apporte un soutien financier d'un montant total de 128 millions d'EUR à 41 projets pour le déploiement et l'adoption rapides de la **5G pour les communautés intelligentes**. Les projets financés intègrent l'infrastructure 5G avec l'**informatique en nuage de périphérie**, en mettant l'accent sur la **5G autonome**, permettant des cas d'utilisation innovants tels que la chirurgie à distance, l'apprentissage par réalité virtuelle, la surveillance par drones, etc.

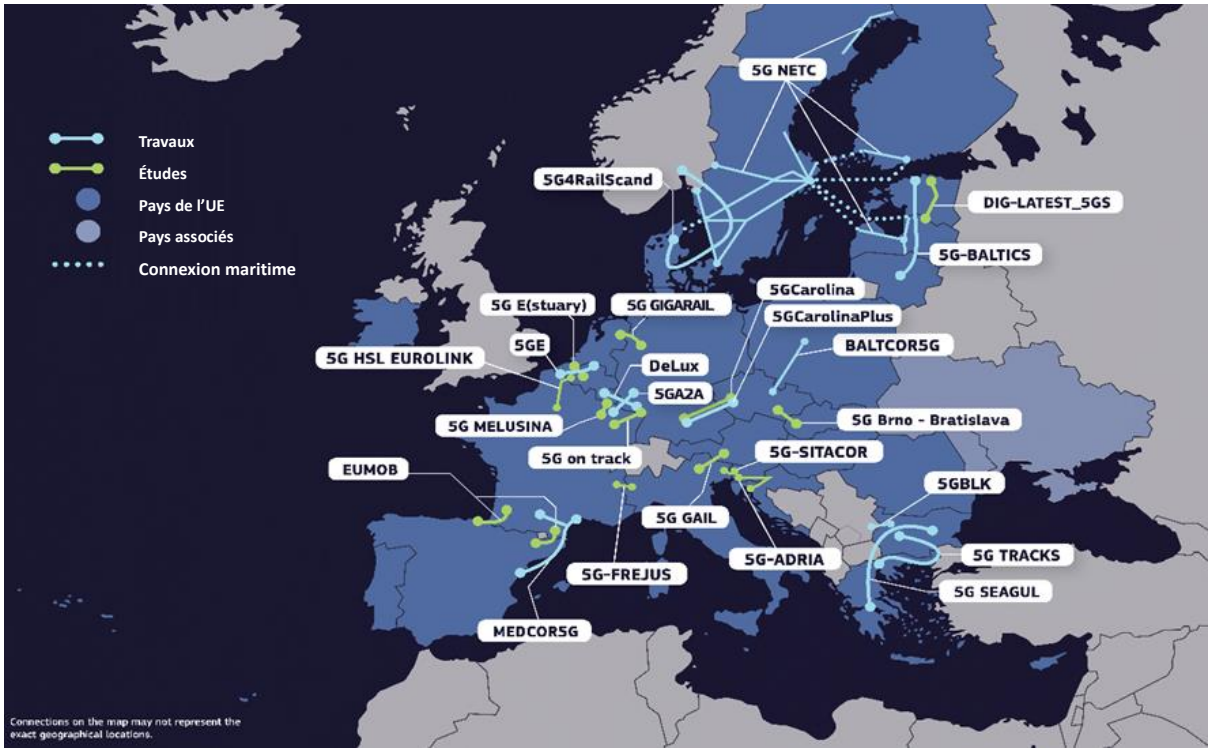
Carte 3: ***Projets 5G pour des communautés intelligentes***



Couverture 5G le long des grands corridors de transport

Depuis 2021, le MIE - Numérique apporte un soutien financier à 25 projets (travaux et études) en faveur d'une couverture 5G ininterrompue le long des corridors de transport transfrontières, pour un montant total de 93 millions d'EUR. Douze de ces projets déploient des infrastructures 5G autonomes le long des corridors transfrontières du RTE-T, tels que des autoroutes, des chemins de fer ou des voies maritimes, garantissant ainsi une interopérabilité harmonieuse des systèmes 5G nationaux. Les infrastructures du corridor 5G permettront un large éventail de services de mobilité connectée et automatisée pour les véhicules, les conducteurs, les passagers et les autres acteurs concernés.

Carte 4: ***Projets de couverture 5G le long des grands axes de transport***



Les projets de corridors 5G le long des principaux corridors RTE-T constituent un bon exemple de **synergies** entre les différents volets du MIE. Le MIE - Numérique soutient également le déploiement d'infrastructures numériques transfrontières i) afin d'accélérer la numérisation des secteurs de l'énergie et des transports en renforçant l'interopérabilité et la normalisation (plateformes numériques opérationnelles - PNO) et ii) afin de déclencher un cercle d'investissements vertueux de partenariat public-privé. L'appel de 2022 en faveur de PNO a permis de financer un projet de coordination et de soutien qui prépare le terrain pour un projet de travaux dans le cadre du deuxième programme de travail pluriannuel du MIE - Numérique pour la période 2024-2027.

IV. Adaptation du MIE à la crise récente

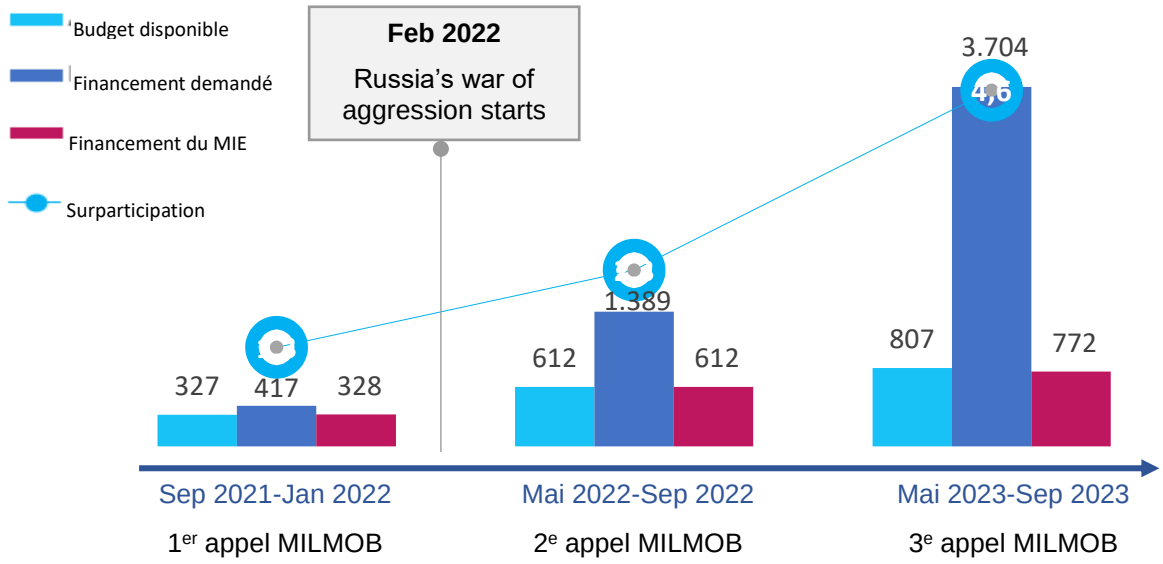
Au cours des dernières années, l'instrument MIE a démontré qu'il était capable de réagir à des difficultés et à des crises imprévues. Face à la guerre d'agression non provoquée menée par la Russie, l'Ukraine et la Moldavie ont demandé d'être formellement associées au

programme MIE (accords signés le 9 mai et le 6 juin 2023). Ces accords permettent aux bénéficiaires de ces pays de participer de manière indépendante aux appels au titre du MIE et d'être observateurs dans les réunions du comité du MIE. L'UE a suspendu leurs contributions financières nationales aux programmes de l'UE aussi longtemps que ces deux pays connaîtront des difficultés financières causées par la guerre.

Transports

Après le début de l'invasion de l'Ukraine par la Russie en février 2022, la libération des fonds consacrés à la **mobilité militaire** a été accélérée autant que possible. La Commission a accéléré l'évaluation du premier appel à propositions pour la mobilité militaire en 2021 (qui était ouvert aux propositions jusqu'en janvier 2022), puis a immédiatement lancé le deuxième appel à propositions pour la mobilité militaire en mai 2022 (quatre mois plus tôt que prévu). Le budget restant a été concentré en début de période, le dernier appel à propositions ayant été lancé en mai 2023. Par conséquent, l'enveloppe de 1,7 milliard d'EUR consacrée à la mobilité militaire a été absorbée en deux ans et demi seulement. Au cours des trois appels à propositions, le taux de surparticipation n'a cessé d'augmenter, passant de 1,2 pour l'appel de 2021 à 4,7 lors du dernier appel de 2023, ce qui indique également une augmentation des besoins d'investissement pour les infrastructures à double usage.

Graphique 3*: **Évolution de la demande de financement de la mobilité militaire au titre du MIE (millions d'EUR)***



Le MIE - Transports a également fait preuve de souplesse en s'adaptant aux besoins critiques qui sont apparus aux frontières extérieures de l'UE avec l'Ukraine et la Moldavie. Le financement du MIE - Transports soutient l'initiative «**corridors de solidarité**» et contribue à la mise en place d'itinéraires alternatifs pour le transport de marchandises à destination et en provenance de l'Ukraine et de la Moldavie après le blocus des ports ukrainiens. Au total (à la suite des appels à propositions de 2022 et 2023), le MIE - Transports a fourni environ 1,5 milliard d'EUR de financement à des projets visant à améliorer les corridors de solidarité et à faire en sorte que l'Ukraine et la Moldavie soient mieux connectées avec leurs voisins membres de l'UE (Pologne, Slovaquie, Hongrie, Roumanie). Ces projets devraient renforcer

les capacités et améliorer l'accès aux principaux points de passage frontaliers routiers et ferroviaires du RTE-T en élargissant et en modernisant les infrastructures et en améliorant les aires de stationnement, les installations de transbordement et les équipements. Le soutien à l'Ukraine comprend également des projets visant à développer l'écartement de voie standard européen (UIC) en Ukraine afin d'améliorer ses liaisons ferroviaires avec les États membres voisins. Les premiers résultats sont déjà visibles sur le terrain.

La pandémie de COVID-19 et la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine ont entraîné une inflation élevée, une augmentation des coûts des matériaux de construction, un épuisement de la main-d'œuvre et des perturbations des chaînes d'approvisionnement. Cela signifie que les projets relevant du MIE ont nécessité une injection rapide de fonds pour mener à bien les actions prévues. Le programme de travail pluriannuel a donc été modifié, ce qui a permis de concentrer en début de période l'ensemble du budget disponible au titre du CFP actuel pour les appels à propositions au titre du MIE - Transports pour 2023 et 2024.

Énergie

La pandémie de COVID-19 et l'invasion de l'Ukraine par la Russie ont également eu des répercussions sur la mise en œuvre de projets énergétiques financés par le MIE, en raison de la forte hausse des prix de l'énergie, des augmentations significatives des coûts et des pénuries d'approvisionnement en composants pour les projets d'infrastructure. Cela a entraîné des retards dans certains projets, notamment en raison de la nécessité de mettre en œuvre d'autres solutions techniques et de fournir un financement supplémentaire.

En mai 2022, en réaction à l'invasion russe, la Commission a adopté son **plan REPowerEU**[19], qui a conduit à l'adoption de plusieurs actes législatifs visant à réduire la dépendance à l'égard des combustibles fossiles russes, à diversifier les sources d'approvisionnement en gaz, à réduire la consommation d'énergie et à accélérer le déploiement des sources d'énergie renouvelables.

Bien que l'actuel règlement MIE et le règlement RTE-E révisé soient entrés en vigueur avant le plan REPowerEU, ils sont alignés sur ses objectifs. Depuis 2013, les projets financés par le MIE - Énergie ont contribué à l'intégration du marché de l'énergie de l'UE en renforçant les connexions transfrontières et en améliorant la sécurité de l'approvisionnement. En 2021, 2022 et 2023, des subventions ont été octroyées pour des travaux dans le domaine du stockage de gaz qui répondront aux préoccupations relatives à la sécurité de l'approvisionnement en gaz en Europe du Sud-Est, qui est la région la plus directement touchée par les ruptures de l'approvisionnement russe.

Le règlement RTE-E révisé exclut les catégories d'infrastructures de combustibles fossiles de l'éligibilité au statut de PIC et inclut de nouvelles catégories d'infrastructures qui sont essentielles pour la décarbonation, notamment les projets relatifs à l'hydrogène et les réseaux électriques en mer. Les projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables contribuent au déploiement rentable de capacités supplémentaires en matière d'énergies renouvelables qui contribuent à réduire la dépendance de l'UE à l'égard des combustibles fossiles.

[19] Communication de la Commission (2022) 230 final du 18.5.2022 sur le plan REPowerEU.

Numérique

Comme indiqué dans le champ d'application des projets d'intérêt commun dans le secteur numérique, le MIE peut contribuer à étendre et à renforcer la connectivité numérique entre l'UE et ses voisins. Le **projet East West Gate** (financé dans le cadre du deuxième appel à propositions) permettra la fourniture de services numériques à l'Ukraine et augmentera directement les possibilités et les capacités de communication tant avec l'Ukraine qu'entre les pays de l'UE.

Dans le contexte de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine et des conflits et de l'instabilité au Moyen-Orient, il est devenu impératif d'accroître la résilience et la redondance de l'**infrastructure numérique reliant l'Europe à l'Asie**. Le MIE a déjà financé trois projets de déploiement de câbles dans la région arctique, à savoir Far North Fiber, Polar Connect et TUSASS CONNECT. Ces projets s'inscrivent dans le cadre de la vision de la connectivité arctique, qui aboutira à terme à une autre route entre l'Europe et l'Asie.

Plusieurs projets financés au titre du MIE - Numérique renforcent la connectivité numérique dans toute l'Europe et avec les régions voisines, y compris l'Afrique du Nord et les pays d'Europe orientale (Ukraine et Moldavie), reflétant une stratégie géopolitique plus large visant à renforcer la résilience numérique de l'Europe, à favoriser l'intégration économique et à promouvoir la stabilité régionale. En étendant les réseaux à haute capacité et en alignant les normes numériques, le programme sert de contre-mesure aux influences extérieures, en établissant un contrôle sur les infrastructures numériques critiques.

Le MIE - Numérique joue également un rôle important dans la création d'alternatives en matière de connectivité numérique, en renforçant la résilience des réseaux de communication et en explorant des voies permettant de contourner les goulets d'étranglement traditionnels surexploités tels que le canal de Suez.

Dernier point, mais non des moindres, les exigences strictes d'éligibilité dans le cadre du MIE - Numérique, en ce qui concerne les promoteurs de projets et les équipements déployés, contribuent à la sécurité et à la fiabilité des infrastructures de communications numériques critiques financées.

V. État de la situation budgétaire et évaluation des progrès accomplis

L'examen à mi-parcours du CFP actuel, conclu en 2024, n'a entraîné aucune modification du budget du MIE pour les trois secteurs. Toutefois, les différents programmes sectoriels ont encore connu des changements de leurs budgets par rapport aux montants de référence figurant dans la base juridique, comme décrit ci-dessous.

Afin de rendre les fonds alloués au titre du MIE et les projets soutenus plus visibles et transparents, la CINEA a lancé un tableau de bord public en janvier 2023[20]. Ce tableau de bord couvre tous les projets et programmes gérés par la CINEA, y compris ceux qu'elle gère pour le MIE - Transports et le MIE - Énergie. Cet outil permet à chacun de trouver des

[20] CINEA Project Portfolio - Welcome | Sheet - Qlik Sense (europa.eu) [Portefeuille de projets CINEA - Accueil | Fichier - Qlik Sense (europa.eu)].

informations actualisées sur les projets, leur financement et leurs bénéficiaires, ainsi que des graphiques permettant de visualiser les données. La CINEA a également publié deux publications interactives présentant les réalisations du programme depuis 2014, l'une pour le MIE - Transports[21] et l'autre pour le MIE - Énergie[22], ainsi qu'une publication consacrée à la Synchronisation de la Baltique[23].

Pour de plus amples informations sur l'allocation budgétaire et les projets du MIE - Numérique, voir le site internet de l'HaDEA[24].

De plus amples informations sur l'exécution budgétaire du MIE sont également disponibles sur le portail de la Commission consacré à la performance[25]. Ces informations se fondent sur les fiches de performance du programme présentées chaque année par chaque programme.

Transports

250 millions d'EUR du budget du MIE - **Transports** ont été utilisés pour financer le règlement européen sur les semi-conducteurs. Le budget du MIE - Transports soutient également les dépenses administratives supplémentaires résultant du paquet «Ajustement à l'objectif 55», en particulier les initiatives FuelEU Maritime et ReFuelEU Aviation et, plus récemment, du règlement révisé relatif à l'Agence européenne pour la sécurité maritime et du règlement sur le ciel unique européen 2+.

Comme décrit précédemment, le budget du MIE - Transports a été concentré en début de période en 2021-2024. À ce jour, plus de 21 milliards d'EUR ont été alloués, à la suite de la signature de projets sélectionnés dans le cadre des appels 2021/2022/2023 (10,5 milliards d'EUR provenant de l'enveloppe générale, 9,3 milliards d'EUR de l'enveloppe de cohésion) et au titre des appels à propositions relatifs à la mobilité militaire (la totalité de l'enveloppe d'1,7 milliard d'EUR consacrée à la mobilité militaire). Ce montant comprend également 1,3 milliard d'EUR alloués à des projets d'infrastructure pour carburants alternatifs dans le cadre du premier appel glissant pour l'AFIF.

Le budget restant du MIE sera alloué dans le cadre de l'appel à propositions de 2024 et du deuxième appel glissant pour l'AFIF, avec un budget de 2,5 milliards d'EUR et 1 milliard d'EUR respectivement. L'appel de 2024 a été clôturé à la fin du mois de janvier 2025 et est

[21] Greener Transport Infrastructure for Europe 2014-2024:Building future-proof infrastructure thanks to the Connecting Europe Facility Transport(Des infrastructures de transport plus vertes pour l'Europe 2014-2024: construire des infrastructures à l'épreuve du temps grâce au mécanisme pour l'interconnexion en Europe - Transports).

[22] Interconnected sustainable energy infrastructure for Europe 2014-2024:Building a future-proof European Energy network with the Connecting Europe Facility Energy (Infrastructures énergétiques durables interconnectées pour l'Europe 2014-2024: construire un réseau énergétique européen à l'épreuve du temps grâce au mécanisme pour l'interconnexion en Europe).

[23] CEF Energy:instrumental funding to achieve the Baltic synchronisation with the Continental European Network (MIE - Énergie: un financement essentiel pour parvenir à la synchronisation de la Baltique avec le réseau continental européen.

[24] About Connecting Europe Facility - Digital - European Health and Digital Executive Agency (À propos du mécanisme pour l'interconnexion en Europe - Numérique - Agence exécutive européenne pour la santé et le numérique).

[25] Connecting Europe Facility - Performance - European Commission (Mécanisme pour l'interconnexion en Europe - Performance - Commission européenne).

actuellement en cours d'évaluation, tandis que le deuxième appel glissant pour l'AFIF a été lancé en février 2024 et se poursuivra jusqu'au début de l'année 2026.

Les premières conventions de subvention au titre de ce CFP ont été signées en 2022 après le premier appel au titre du MIE - Transports lancé en 2021. Étant donné que les projets d'études ont une durée de deux à trois ans et que les projets de construction ont une durée de quatre à cinq ans, la plupart des projets relevant du MIE - Transports en sont encore à leurs débuts. Plus de 600 projets sont en cours. Seuls quelques petits projets (23) sont déjà terminés (par exemple, des infrastructures pour carburants alternatifs, des aires de stationnement sûres et sécurisées). Jusqu'à présent, les projets progressent comme prévu et conformément à leurs conventions de subvention respectives. D'éventuels retards ne pourraient apparaître que dans les années à venir.

Le MIE - Transports met parfaitement en œuvre le principe «use it or lose it» (utilisé ou perdu). Si la mise en œuvre d'un projet est retardée, son champ d'application est adapté et sa subvention réduite en conséquence. Le budget est ensuite mis à disposition dans un autre appel à propositions («reflow»).

Énergie

Les crédits d'engagement du MIE - **Énergie** pour la période 2021-2023 s'élevaient initialement à 2 397 millions d'EUR, dont 5,9 millions d'EUR de recettes affectées provenant des ordres de recouvrement de 2021 du précédent MIE 2014-2020[26].

Les subventions octroyées sur la base des appels à propositions pour les projets PIC et CB RES au cours de la période 2021-2024 se sont élevées à 3 542 millions d'EUR, les appels CB RES de 2024 étant toujours en cours.

Un montant de 430 millions d'EUR a été transféré des crédits d'engagement du MIE - Énergie pour l'année 2023 au MIE - Transports. Cela montre que le budget du MIE est utilisé de la manière la plus efficace entre les trois secteurs. En 2023, le MIE - Énergie disposait encore d'un portefeuille limité de projets qui avaient bénéficié d'un financement et certains d'entre eux avaient connu des retards de mise en œuvre. Dans le même temps, le MIE - Transports a concentré son budget en début de période et a pu utiliser le budget transféré dans le cadre des appels à propositions lancés en 2023 au titre du MIE - Transports.

Le budget transféré sera restitué au MIE - Énergie à partir de 2025 et devrait être engagé dans les années à venir, étant donné que d'importants besoins d'investissement sont attendus dans les nouvelles catégories d'infrastructures énergétiques (notamment les réseaux en mer et l'hydrogène). Les résultats de l'appel 2024 pour les PIC et les PIM au titre du MIE le confirment: les subventions octroyées s'élèvent au total à 1 250 millions d'EUR, et les projets relatifs aux réseaux en mer et à l'hydrogène sont au cœur de 24 des 41 propositions sélectionnées (pour un montant de 947 millions d'EUR, soit 76 % du financement alloué).

Numérique

[26] Conformément au premier programme de travail pluriannuel pour 2021, décision d'exécution C(2021) 5791 final de la Commission du 6 août 2021 relative au financement du mécanisme pour l'interconnexion en Europe et portant adoption du programme de travail pluriannuel pour la période 2021-2027.

150 millions d'EUR du montant de référence inscrit dans la base juridique du MIE - Numérique ont été transférés au règlement sur les semi-conducteurs et 110 millions d'EUR du montant de référence ont été transférés à l'initiative «Infrastructures pour la résilience, l'interconnexion et la sécurité par satellite» (IRIS2) (pour la période 2024-2027).

Le lancement de la mise en œuvre du MIE - Numérique a été quelque peu retardé, en raison de certains retards dans l'adoption, de la nouveauté du programme et du caractère innovant de certains thèmes (par exemple, la 5G pour la mobilité connectée et automatisée). En conséquence, les projets de l'appel 1 ont débuté en janvier 2023, les projets de l'appel 2 ont débuté début 2024, les projets de l'appel 3 ont débuté début 2025 et les projets de l'appel 4 devraient commencer début 2026.

Les trois appels au titre du programme de travail 2021-2023 suivaient le calendrier de planification «un par an», avec de très bons engagements budgétaires globaux conformes aux dotations financières, en particulier pour les projets de câbles sous-marins présentés dans le cadre de l'appel visant à soutenir les passerelles numériques mondiales.

Si les premiers résultats des projets ne seront disponibles qu'à partir de 2025, le portefeuille actuel de projets peut être considéré comme étant sur la bonne voie. Après les trois appels initiaux, le MIE - Numérique finance actuellement 117 projets couvrant ses principaux thèmes, pour un budget total supérieur à 640 millions d'EUR.

VI. Conclusions et perspectives pour la période restante du CFP

La totalité du budget au titre du MIE - **Transports** sera engagée en 2025 et aucun autre appel n'est prévu au titre du CFP actuel, sauf en cas de réinjection («reflow») de certains fonds non utilisés par les projets.

Les projets sélectionnés dans le cadre des appels au titre du MIE - Transports présentent tous une forte valeur ajoutée européenne et devraient contribuer à l'achèvement du réseau RTE-T. Dans le même temps, les besoins d'investissement pour le réseau RTE-T restent élevés. Selon le document de prise de position des coordinateurs RTE-T d'avril 2024[27], l'investissement total nécessaire pour achever le réseau central et le réseau central étendu du RTE-T s'élève à 845 milliards d'EUR au cours des quinze prochaines années. Ce nombre tient compte de toutes les nouvelles exigences ajoutées lors de la révision du règlement RTE-T. Pour les seuls projets présentant la plus forte valeur ajoutée européenne, le montant restant à investir est estimé à environ 210 milliards d'EUR.

Le contexte géopolitique actuel nous oblige à investir le plus rapidement possible dans des projets de mobilité militaire qui augmentent la capacité de mouvements à grande échelle de troupes et de matériel lourd à bref délai. Ces projets devraient être mis en œuvre de manière coordonnée entre les États membres afin de permettre une mobilité transfrontière fluide.

[27] Connecting Europe. A transport funding and financing that is adapted to the challenges ahead. TEN-T Coordinators' Position Paper (Interconnexion en Europe. Financer le transport en s'adaptant aux défis qui s'annoncent. Document de prise de position des coordinateurs du RTE-T.)

En ce qui concerne le **MIE - Énergie**, la Commission continuera d'organiser des appels à propositions visant à soutenir les PIC et les PIM, ainsi que les projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables jusqu'en 2027, et l'intégralité du budget devrait être engagée d'ici la fin du programme. La forte valeur ajoutée européenne des projets relevant du MIE - Énergie provient de leurs contributions à l'intégration des marchés intérieurs de l'énergie, à la sécurité de l'approvisionnement énergétique et à la décarbonation du système énergétique.

Selon une étude des besoins d'investissement publiée en janvier 2025[28], les besoins d'investissement pour les projets transfrontières d'électricité et les connexions en mer s'élèveront à eux seuls à 130 milliards d'EUR sur la période 2024-2040. Les projets de coopération transfrontière dans le domaine des énergies renouvelables (projets «**CB RES**») sont cruciaux pour tirer parti des asymétries du potentiel de production et de demande et sont déjà essentiels pour les États membres dans lesquels toutes les possibilités de déploiement ciblé sur le plan national ont été épuisées. Le soutien de l'UE est essentiel pour faciliter de tels projets, qui demandent des dépenses en capital élevées et présentent un niveau plus élevé de complexité et de risques, par exemple en raison de la difficulté pour les États membres de s'entendre sur le partage des coûts et des avantages.

Le deuxième programme de travail du **MIE - Numérique** (2024-2027) s'appuie sur les résultats et les enseignements tirés de la mise en œuvre du premier programme de travail (2021-2023) et sur l'évolution des priorités stratégiques dans le domaine des infrastructures de connectivité numérique. Le MIE - Numérique continuera de soutenir la connectivité dorsale et les thèmes de la 5G susmentionnés, avec quelques adaptations pour les appels liés à la 5G, qui sont désormais intégrés dans des «projets pilotes à grande échelle pour la 5G» (à commencer par l'appel 4, ouvert le 22 octobre 2024).

La répartition prévue du budget de 865 millions d'EUR disponible pour la période 2024-2027 donne la priorité à l'augmentation de la capacité, de la résilience et de la sécurité de la connectivité transfrontière de l'UE, avec un financement de 542 millions d'EUR pour les passerelles ou câbles sous-marins mondiaux. Une autre priorité consiste à poursuivre le déploiement d'une connectivité de pointe pour des applications avancées et innovantes, avec 205 millions d'EUR pour les projets pilotes 5G. Un montant de 90 millions d'EUR a été affecté au déploiement de liaisons transfrontières de communication quantique entre les États membres.

Les travaux relatifs à l'**évaluation intermédiaire du MIE pour la période 2021-2027** sont en cours, afin d'analyser le programme du MIE de manière plus approfondie. Une étude d'appui a fait l'objet d'un appel d'offres et, en novembre 2024, la Commission a publié le «cadre de suivi et d'évaluation» [SWD(2024) 276][29].

---

[28] Commission européenne:Direction générale de l'énergie, Finesso, A., Kralli, A., Bene, C., Goodall, F. et al., *Investment needs of European energy infrastructure to allow a décarbonised economy - Final report* (Besoins d'investissement des infrastructures énergétiques européennes pour une économie décarbonée - rapport final), Office des publications de l'Union européenne, 2025.

[29] Document de travail des services de la Commission. Monitoring and Evaluation Framework for the Connecting Europe Facility 2021-2027 (Cadre de suivi et d'évaluation du mécanisme pour l'interconnexion en Europe 2021-2027).