Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

►**B** **RÈGLEMENT (UE) Nº 1316/2013 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

du 11 décembre 2013

établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, modifiant le règlement (UE) nº 913/2010 et abrogeant les règlements (CE) nº 680/2007 et (CE) nº 67/2010

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(JO L 348 du 20.12.2013, p. 129)

Modifié par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
►**M1**	Règlement délégué (UE) nº 275/2014 de la Commission du 7 janvier 2014	L 80	1	19.3.2014

▼B

RÈGLEMENT (UE) Nº 1316/2013 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 11 décembre 2013

établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, modifiant le règlement (UE) nº 913/2010 et abrogeant les règlements (CE) nº 680/2007 et (CE) nº 67/2010

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

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

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

vu la proposition de la Commission européenne,

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

vu l'avis du Comité économique et social européen [1],

vu l'avis du Comité des régions [2],

statuant conformément à la procédure législative ordinaire [3],

considérant ce qui suit:

(1) Afin de parvenir à une croissance intelligente, durable et inclusive et de stimuler la création d'emplois, conformément aux objectifs de la stratégie Europe 2020, l'Union européenne a besoin d'infrastructures modernes et hautement performantes qui contribuent à l'interconnexion et à l'intégration de l'Union et de toutes ses régions dans les secteurs des transports, des télécommunications et de l'énergie. Ces interconnexions devraient permettre d'améliorer la libre circulation des personnes, des biens, des capitaux et des services. Les réseaux transeuropéens devraient faciliter les liens transfrontaliers, favoriser une plus grande cohésion économique, sociale et territoriale et contribuer à une économie sociale de marché plus compétitive et à la lutte contre le changement climatique.

(2) La création du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), établi par le présent règlement, vise à accélérer l'investissement dans le domaine des réseaux transeuropéens et à mobiliser les financements provenant tant du secteur public que du secteur privé, tout en renforçant la sécurité juridique et en respectant le principe de neutralité technologique. Le MIE devrait permettre d'exploiter au mieux les synergies entre les secteurs des transports, des télécommunications et de l'énergie, renforçant ainsi l'efficacité de l'intervention de l'Union et permettant une optimisation des coûts de mise en œuvre.

([1]) JO C 143 du 22.5.2012, p. 116.
([2]) JO C 277 du 13.9.2012, p. 125.
([3]) Position du Parlement européen du 19 décembre 2013 (non encore parue au *Journal officiel de l'Union européenne*)

▼B

(3) Selon la Commission, les investissements requis pour les réseaux transeuropéens dans les secteurs des transports, des télécommunications et de l'énergie sont estimés à 970 000 millions EUR pour la période allant jusqu'en 2020.

(4) Le présent règlement établit, aux fins de la mise en œuvre du MIE pour la période 2014-2020, une enveloppe financière de 33 242 259 000 EUR en prix courants qui constitue le montant de référence privilégiée, au sens du point 17 de l'accord interinstitutionnel entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission du 2 décembre 2013 sur la discipline budgétaire, la coopération en matière budgétaire et la bonne gestion financière ([1]) pour le Parlement européen et le Conseil au cours de la procédure budgétaire annuelle.

(5) Afin d'optimiser l'utilisation des fonds budgétaires affectés au MIE, la Commission devrait, au terme de l'évaluation à mi-parcours du MIE, pouvoir proposer le transfert de crédits entre les secteurs des transports, des télécommunications et de l'énergie. Une telle proposition devrait être soumise à la procédure budgétaire annuelle.

(6) Le montant de 11 305 500 000 EUR en prix courants transféré à partir du Fonds de cohésion établi par le règlement (UE) nº 1301/2013 du Parlement européen et du Conseil ([2]) ne devrait être utilisé pour engager des ressources budgétaires en faveur d'instruments financiers au titre du présent règlement qu'à compter du 1er janvier 2017.

(7) La mise en place de réseaux d'infrastructures efficaces dans les domaines des transports et de l'énergie constitue l'une des 12 actions clés recensées par la Commission dans sa communication du 13 avril 2013 intitulée "L'Acte pour le marché unique - Douze leviers pour stimuler la croissance et renforcer la confiance - Ensemble pour une nouvelle croissance".

(8) La Commission s'est engagée à intégrer la problématique du changement climatique dans les programmes de dépenses de l'Union et à consacrer au moins 20 % du budget de l'Union aux objectifs en rapport avec le climat. Il importe de veiller à ce que l'atténuation du changement climatique et l'adaptation à ce dernier ainsi que la prévention et la gestion des risques soient encouragées lors de la préparation, de la conception et de la réalisation des projets d'intérêt commun. Les investissements dans les infrastructures qui sont couverts par le présent règlement devraient aider à favoriser le passage vers une économie et une société à faibles émissions de carbone et résilientes face au changement climatique et aux catastrophes, tout en tenant compte des particularités propres aux régions désavantagées sur les plans naturel et démographique, en particulier les régions ultrapériphériques et insulaires. Dans les secteurs des transports et de l'énergie notamment, le MIE devrait contribuer aux objectifs à moyen et à long terme de l'Union en termes de réduction des émissions de carbone.

([1]) JO C 420 du 20.12.2013, p. 1.
([2]) Règlement (UE) nº 1301/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 relatif au Fonds de cohésion et abrogeant le règlement (CE) nº 1084/2006 du Conseil (JO L 347 du 20.12.2013, p. 289).

▼B

(9) Dans sa résolution du 8 juin 2011 sur Investir dans l'avenir: un nouveau cadre financier pluriannuel (CFP) pour une Europe compétitive, durable et inclusive ([1]), le Parlement européen a souligné le fait qu'il est important d'assurer une mise en œuvre rapide de la stratégie numérique de l'Union et de persévérer dans les efforts déployés pour atteindre d'ici à 2020 les objectifs qu'elle s'est fixé, à savoir rendre l'internet à haut débit accessible à tous les citoyens de l'Union, également dans les régions les moins développées. Le Parlement européen a souligné que les investissements dans des infrastructures de transport efficaces jouent un rôle fondamental pour l'Europe dans la défense de sa compétitivité et qu'ils ouvrent la voie à une croissance économique à long terme d'après-crise, et que les réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) sont essentiels pour garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et qu'ils apportent une valeur ajoutée européenne importante. Le Parlement européen a également déclaré qu'il estimait que les RTE-T devraient dès lors figurer au premier rang des priorités du CFP, lequel devra en outre prévoir une augmentation des crédits affectés aux RTE-T. Par ailleurs, le Parlement européen a souligné la nécessité de maximiser l'impact du financement européen et les perspectives offertes par le Fonds de cohésion et par les fonds structurels et d'investissement européens et les instruments financiers pour financer les projets d'infrastructures énergétiques nationales et transfrontalières prioritaires en Europe; il a également souligné la nécessité d'affecter des fonds substantiels du budget de l'Union à des instruments financiers dans ce domaine.

(10) Des synergies devraient être encouragées entre les instruments financiers du MIE et d'autres fonds de l'Union en vue de financer des infrastructures dans les régions transfrontalières dans le cadre du développement des réseaux dans leur ensemble.

(11) Le 28 mars 2011, la Commission a adopté le Livre blanc intitulé "Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources" (ci-après dénommé "livre blanc"). Ce livre blanc a pour objectif de réduire de 60 % au moins, d'ici à 2050, les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports par rapport à 1990. En ce qui concerne les infrastructures, le livre blanc vise à mettre en place un "réseau central" RTE-T multimodal totalement fonctionnel et d'envergure européenne d'ici à 2030. L'interopérabilité pourrait être renforcée par des solutions novatrices qui augmentent la compatibilité entre les différents systèmes concernés. Le livre blanc vise également à optimiser les performances des chaînes logistiques multimodales, notamment en recourant davantage à des modes de transport plus économes en énergie. Il fixe donc les objectifs suivants à atteindre pour les politiques RTE-T: en ce qui concerne les transports routiers de marchandises sur des distances supérieures à 300 km, faire passer 30 % du fret vers d'autres modes de transport d'ici à 2030, et plus de 50 % d'ici à 2050; la longueur du réseau ferroviaire à grande vitesse actuel devrait tripler d'ici à 2030 et, pour 2050, la majeure partie du transport de voyageurs à moyenne distance devrait s'effectuer par train; pour 2050, tous les aéroports du réseau central devraient être connectés au réseau ferroviaire; tous les ports maritimes devraient être reliés au système de transport ferroviaire de marchandises et, selon les possibilités, au réseau de voies navigables intérieures.

([1]) JO C 380 E du 11.12.2012, p. 89.

▼B

(12) Dans sa résolution du 6 juillet 2010 sur un avenir durable pour les transports ([1]), le Parlement européen a souligné qu'une politique des transports efficace nécessite un cadre financier adapté aux défis à relever et qu'il convient dès lors de revoir à la hausse les moyens actuellement affectés au transport et à la mobilité; il a en outre jugé nécessaire la création d'un mécanisme destiné à coordonner et à optimiser l'utilisation des différentes sources de financement pour les transports et de l'ensemble des moyens et mécanismes financiers disponibles au niveau de l'Union.

(13) Dans ses conclusions du 11 juin 2009 relatives au réexamen des politiques RTE-T, le Conseil a réaffirmé qu'il est nécessaire de continuer d'investir dans les infrastructures de transport afin d'assurer le développement satisfaisant du RTE-T dans tous les modes de transport, en tant que base du marché intérieur et de la compétitivité, de la cohésion économique, sociale et territoriale de l'Union et de sa liaison avec les pays voisins, en se concentrant sur la valeur ajoutée européenne que cela apporte. Le Conseil a également souligné qu'il convient que l'Union mette à disposition les ressources financières nécessaires pour stimuler les investissements dans des projets RTE-T et, notamment, qu'il est nécessaire de veiller à ce que les contraintes institutionnelles propres à la programmation du CFP n'empêchent pas le budget RTE-T d'apporter les financements appropriés aux projets prioritaires comportant d'importants tronçons transfrontières et dont la mise en œuvre s'étendrait au-delà de 2013. De l'avis du Conseil, il convient, quand les circonstances s'y prêtent, de développer davantage et de soutenir les approches reposant sur un partenariat entre le secteur public et le secteur privé.

(14) Sur la base des objectifs fixés par le livre blanc, les orientations du RTE-T, telles que définies par le règlement (UE) nº 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil ([2]), recensent les infrastructures du RTE-T, précisent les exigences à satisfaire dans ce cadre et définissent des mesures pour leur mise en œuvre. Ces orientations prévoient notamment l'achèvement du réseau central pour 2030 par la création d'infrastructures nouvelles ainsi que par la revitalisation et la modernisation et la rénovation des infrastructures existantes.

(15) Après analyse des plans relatifs aux infrastructures de transport soumis par les États membres, la Commission estime que les besoins d'investissement dans le domaine des transports s'élèvent à 500 000 millions EUR pour l'ensemble du réseau RTE-T pour la période 2014-2020, dont environ 250 000 millions EUR devront être investis dans le réseau central RTE-T.

(16) L'alignement géographique des corridors pour le fret ferroviaire prévus dans le cadre du règlement (UE) nº 913/2010 du Parlement européen et du Conseil ([3]) et des corridors de réseau central visés à la partie I de l'annexe I du présent règlement devrait être assuré, le cas échéant, compte tenu des objectifs de chaque instrument, afin de réduire la charge administrative et de rationaliser

([1]) JO C 351 E du 2.12.2011, p. 13.

([2]) Règlement (UE) nº 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 nº 661/2010/UE (Voir p. 1 du présent Journal officiel).

([3]) Règlement (UE) nº 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).

▼B

le développement et l'utilisation des infrastructures ferroviaires. Les corridors pour le fret ferroviaire devraient être exclusivement soumis aux dispositions du règlement (UE) nº 913/2010, y compris pour ce qui est des modifications apportées à leur alignement.

(17) Dans le cadre du réexamen des politiques de RTE-T lancé en février 2009, un groupe spécialisé d'experts a été créé pour assister la Commission et examiner la question de la stratégie et des perspectives de financement pour le RTE-T. Le groupe d'experts nº 5 s'est appuyé sur l'expérience d'experts extérieurs issus de divers milieux: gestionnaires d'infrastructures, concepteurs d'infrastructures, représentants des autorités nationales, régionales et locales, experts en environnement, universitaires et représentants du secteur privé. Le rapport final du groupe d'experts nº 5 ([1]), qui a été adopté en juillet 2010, contient 40 recommandations, dont certaines ont été prises en considération lors de l'élaboration du présent règlement. Ce rapport recommande notamment que la Commission établisse un cadre type permettant de combiner les subventions de l'Union et les partenariats public-privé RTE-T (ci-après dénommés "PPP") et couvrant à la fois les fonds relevant de la politique de cohésion et du budget RTE-T.

(18) L'expérience acquise avec le CFP révèle que certains États membres, qui sont susceptibles de bénéficier d'une aide au titre du Fonds de cohésion, sont confrontés à des obstacles significatifs en ce qui concerne la réalisation, dans les délais, de projets transfrontaliers complexes dans le domaine des infrastructures de transport présentant une forte valeur ajoutée européenne, et en ce qui concerne l'utilisation efficace des fonds de l'Union. Par conséquent, afin d'améliorer l'achèvement des projets liés aux transports, notamment des projets transfrontaliers dotés d'une forte valeur ajoutée européenne, une partie de la dotation du Fonds de cohésion (11 305 500 000 EUR) devrait être transférée pour financer des projets relatifs au réseau central de transport ou des projets de transport liés à des priorités horizontales dans les États membres susceptibles de bénéficier du Fonds de cohésion au titre du MIE. Dans une première phase, la sélection des projets éligibles au financement est menée dans le respect des dotations nationales dans le cadre du Fonds de cohésion. La Commission devrait aider les États membres susceptibles de bénéficier du Fonds de cohésion dans leurs efforts en vue de constituer une réserve appropriée de projets, en particulier en renforçant les capacités institutionnelles des administrations publiques concernées et en organisant davantage d'appels à propositions, tout en veillant à la transparence de la procédure de sélection de projets.

(19) Le montant de 11 305 500 000 EUR transféré à partir du Fonds de cohésion destiné à être dépensé exclusivement dans les États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion ne devrait pas être utilisé pour financer des interventions caractérisées par des synergies entre les secteurs des transports, des télécommunications et de l'énergie qui contribuent à des projets d'intérêt commun issus d'un appel à propositions multisectoriel.

(20) Les capacités institutionnelles et administratives sont des conditions essentielles pour une réalisation effective des objectifs du MIE. La Commission devrait, dans toute la mesure du possible, offrir des moyens appropriés permettant de concevoir des projets et de les mettre en œuvre dans les États membres concernés.

([1]) http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten-t-policy/review/doc/expert-groups/expert_group_5_final_report.pdf.

▼B

(21) Dans sa communication du 17 novembre intitulée "Priorités en matière d'infrastructures énergétiques pour 2020 et au-delà - Schéma directeur pour un réseau énergétique européen intégré", la Commission a recensé les corridors prioritaires nécessaires pour permettre à l'Union de réaliser, d'ici à 2020, ses objectifs ambitieux dans les domaines de l'énergie et du climat pour achever le marché intérieur de l'énergie, garantir la sécurité d'approvisionnement et faciliter l'intégration des sources d'énergie renouvelables, et pour permettre de préparer les réseaux afin de poursuivre la décarbonisation du système énergétique au-delà de 2020.

(22) L'Union, pour réaliser les objectifs de sa politique de l'énergie et du climat en termes de compétitivité, de durabilité et de sécurité d'approvisionnement d'une manière efficace par rapport aux coûts, doit réaliser des investissements considérables pour moderniser et étendre ses infrastructures énergétiques et développer les interconnexions transfrontalières de ses réseaux et mettre fin à l'isolement énergétique des États membres. D'après la Commission, les besoins d'investissement dans les infrastructures énergétiques jusqu'à 2020 sont estimés à 1 000 000 millions EUR, dont quelque 200 000 millions EUR seront investis dans des infrastructures de transport et de stockage de gaz et d'électricité jugées d'intérêt européen. Selon le document de travail des services de la Commission intitulé "Besoins d'investissements et besoins de financement pour les infrastructures énergétiques" soumis au Conseil, environ 100 000 millions EUR d'investissements risquent de ne pas pouvoir être débloqués en raison d'obstacles liés à l'octroi d'autorisations, à la réglementation et au financement.

(23) Il importe de changer la manière dont les infrastructures énergétiques sont financées au niveau de l'Union pour pouvoir faire face au besoin urgent de construire les infrastructures énergétiques de demain et à la hausse significative des volumes d'investissement par rapport aux tendances passées. Dans ses conclusions du 28 février 2011, le Conseil a indiqué qu'il considérait les corridors de l'énergie comme des priorités pour l'Europe.

(24) En ce qui concerne le secteur de l'énergie, le Conseil européen du 4 février 2011 a invité la Commission à rationaliser et à améliorer les procédures d'autorisation et à favoriser la mise en place d'un cadre réglementaire attractif pour les investissements. Il a souligné que les coûts élevés des investissements dans les infrastructures devraient être pris en charge pour l'essentiel par le marché, ces coûts étant ensuite récupérés par la tarification. Le Conseil européen a reconnu qu'un financement public est nécessaire pour des projets qui se justifieraient du point de vue de la sécurité de l'approvisionnement ou de la solidarité, mais pour lesquels il n'est pas possible de trouver un financement suffisant sur le marché. Il a en outre souligné la nécessité de moderniser et de développer les infrastructures énergétiques de l'Europe et d'interconnecter les réseaux au-delà des frontières, pour que la solidarité entre les États membres devienne effective, que d'autres voies d'acheminement ou de transit et d'autres sources d'énergie deviennent une réalité concrète et que des sources d'énergie renouvelables se développent et concurrencent les sources d'énergie traditionnelles. Il a réaffirmé que le marché intérieur de l'énergie devrait être achevé d'ici 2014 de façon à permettre la libre circulation du gaz et de l'électricité et qu'aucun État membre ne devrait rester à l'écart des réseaux européens du

▼B

gaz et de l'électricité au-delà de 2015, ni voir sa sécurité énergétique mise en péril par le manque de connexions appropriées. Les deux premiers programmes de travail annuels adoptés en vertu du présent règlement devraient donner la priorité aux projets d'intérêt commun et aux mesures connexes visant à mettre fin à l'isolement énergétique et à éliminer les goulets d'étranglement, afin de s'orienter vers l'achèvement du marché intérieur de l'énergie.

(25) Le règlement (UE) nº 347/2013 du Parlement européen et du Conseil ("orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes") ([1]) identifie les priorités en matière d'infrastructures énergétiques transeuropéennes qu'il convient de mettre en œuvre d'ici à 2020 afin d'atteindre les objectifs de l'Union en matière de politique de l'énergie et du climat. Il fixe des règles pour recenser les projets d'intérêt commun nécessaires à la mise en œuvre de ces priorités, et établit des mesures dans le domaine de l'octroi d'autorisations, de la participation du secteur public et de la réglementation pour accélérer et/ou faciliter la réalisation de ces projets, et prévoit également des critères d'éligibilité de ces projets à un concours financier de l'Union.

(26) Les infrastructures des télécommunications sont de plus en plus basées sur l'internet et constituées de réseaux à haut débit qui rendent une grande partie des activités en société tributaires de l'utilisation de services numériques. L'internet devient la plateforme dominante pour les communications, l'activité économique, la fourniture de services publics et privés et la cohésion sociale et culturelle. En outre, l'informatique en nuage et les logiciels fournis sous la forme de services à la demande se généralisent. Par conséquent, la disponibilité à l'échelle transeuropéenne d'un accès rapide et universel à l'internet et de services numériques novateurs est indispensable à la croissance économique et au marché unique.

(27) Les réseaux internet rapides modernes constituent une infrastructure essentielle pour l'avenir en termes de connectivité des entreprises européennes, notamment les petites et moyennes entreprises (PME) qui désirent utiliser l'informatique en nuage pour accroître la rentabilité. Afin d'éviter la duplication d'infrastructures, d'empêcher les déplacements d'investissements privés et d'améliorer le renforcement des capacités de façon à créer de nouveaux débouchés pour les investissements et de promouvoir la mise en œuvre de mesures de réduction des coûts, des mesures devraient être prises pour mieux coordonner les aides de l'Union en faveur du haut débit au titre du MIE et de toutes les autres sources disponibles, notamment via les plans nationaux de mise en œuvre du haut débit.

(28) La stratégie Europe 2020 prône la mise en œuvre de la stratégie numérique pour l'Europe qui établit un cadre juridique stable pour stimuler l'investissement dans une infrastructure internet à haut débit ouverte et compétitive, ainsi que dans les services connexes. L'objectif devrait être de doter l'Union, d'ici à 2020, du plus haut débit au monde basé sur les technologies les plus avancées.

([1]) Règlement (UE) nº 347/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2013 concernant des orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes, et abrogeant la décision nº 1364/2006/CE et modifiant les règlements (CE) nº 713/2009, (CE) nº 714/2009 et (CE) nº 715/2009 (JO L 115 du 25.4.2013, p. 39.

▼B

(29) Le 31 mai 2010, le Conseil a conclu que l'Union devrait affecter les ressources nécessaires à la mise en place d'un marché numérique unique, basé sur un internet rapide et ultrarapide et des applications interopérables; il a également reconnu qu'il sera nécessaire d'investir de manière efficace et compétitive dans les réseaux à haut débit de nouvelle génération, et ce dans l'intérêt de l'innovation, du choix offert aux consommateurs et de la compétitivité de l'Union européenne, et que ces investissements contribueraient à une plus grande qualité de vie sous la forme de meilleurs soins de santé, de transports plus sûrs, de nouvelles possibilités de communication et d'un accès plus aisé aux biens, aux services et à la connaissance, en particulier par-delà les frontières.

(30) Le secteur privé devrait jouer un rôle de premier plan dans la mise en place et la modernisation de réseaux de communication à haut débit, soutenues par un cadre réglementaire concurrentiel et propice aux investissements. Lorsque les investissements privés ne répondent pas aux attentes, les États membres devraient entreprendre les efforts nécessaires pour atteindre les objectifs fixés par la stratégie numérique. Le concours financier public en faveur du haut débit devrait être limité aux instruments financiers affectés à des programmes ou à des initiatives ciblant des projets qui ne peuvent pas être financés uniquement par le secteur privé, sur la base des conclusions d'une évaluation *ex ante* qui inventorie les déficiences du marché ou les situations d'investissement non optimales.

(31) Il est dès lors essentiel de stimuler, en vertu du principe de neutralité technologique, le déploiement dans toute l'Europe de réseaux à haut débit rapides et ultrarapides, qui faciliteront à leur tour le développement et le déploiement de services numériques transeuropéens. L'investissement public au moyen d'instruments financiers dans les réseaux rapides et ultrarapides à haut débit ne doit pas perturber le marché ni dissuader d'autres investissements. Il devrait au contraire servir à attirer des investissements privés et être utilisé uniquement dans les cas où le secteur privé n'a pas d'intérêt commercial à investir.

(32) Plusieurs modalités de mise en œuvre sont nécessaires et requièrent des taux de financement et des instruments financiers différents pour renforcer l'efficacité et les retombées du concours financier apporté par l'Union, encourager les investissements du secteur privé et répondre aux exigences particulières de chaque projet.

(33) Un règlement pertinent concernant des orientations pour les réseaux transeuropéens dans le domaine des infrastructures de télécommunications fixera les critères selon lesquels des projets d'intérêt commun doivent être financièrement soutenus en vertu du présent règlement.

(34) Le programme-cadre pour la recherche et l'innovation, "Horizon 2020" ([1]), se concentrera, entre autres, sur les défis sociétaux (par exemple au moyen des transports intelligents, verts, accessibles

([1]) Règlement (UE) nº 1291/2013 du Parlement et du Conseil du 11 décembre 2013 portant établissement du programme-cadre pour la recherche et l'innovation "Horizon 2020" (2014-2020) et abrogeant la décision nº 1982/2006/CE (JO L 347 du 20.12.2013, p. 104).

▼B

et intégrés, des énergies sûres, propres et efficaces, des services de santé et des services administratifs liés aux technologies de l'information et des communications, et du développement durable) afin de répondre directement aux défis recensés dans la stratégie Europe 2020 en soutenant des activités couvrant le spectre entier depuis la recherche jusqu'à la mise sur le marché. Horizon 2020 soutiendra toutes les étapes de la chaîne d'innovation, notamment les activités plus proches du marché, y compris les instruments financiers novateurs. Afin d'assurer un meilleur impact du financement de l'Union et de garantir la cohérence, le MIE développera des synergies étroites avec Horizon 2020.

(35) Dans sa communication du 20 juillet 2010 intitulée "Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020", la Commission a fixé un cadre d'action pour les mesures de soutien à la sécurité des infrastructures, en tant qu'élément-clé pour réduire le nombre de victimes sur la route de 50 % d'ici à 2020. Le MIE devrait dès lors permettre de veiller à ce que les demandes de financement de l'Union répondent, en matière de sécurité, aux exigences, aux recommandations et aux objectifs fixés dans le droit de l'Union relatifs à la sécurité routière. L'évaluation des résultats du MIE devrait prendre en compte la diminution du nombre de victimes sur le réseau routier de l'Union.

(36) L'Union et un grand nombre d'États membres sont déjà parties à la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées, et les États membres restants sont en voie de la ratifier. Lors de la mise en œuvre des projets concernés, il importe de prendre en considération l'accessibilité des personnes handicapées prévue par la convention, dans les spécifications des projets.

(37) Bien qu'une grande partie des investissements réalisés au titre de la stratégie Europe 2020 puisse être apportée par le marché et au moyen de mesures réglementaires, des actions du secteur public et un concours de l'Union au moyen de subventions et d'instruments financiers novateurs peuvent être nécessaires pour relever le défi du financement.

(38) Afin d'optimiser l'utilisation du budget de l'Union, il convient que les subventions ciblent avant tout les projets qui ne reçoivent pas suffisamment de fonds du secteur privé.

(39) Les projets ferroviaires ne devraient pas être exclus du bénéfice des subventions octroyées au titre du présent règlement au motif qu'ils génèrent des recettes provenant de charges obligatoires au titre de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil ([1]).

(40) Les mesures budgétaires dans de nombreux États membres inciteront, si ce n'est déjà le cas, les pouvoirs publics à réexaminer leurs programmes d'investissement dans les infrastructures. Dans ce contexte, les PPP ont été considérés comme un moyen efficace de mener à terme des projets d'infrastructure garantissant la réalisation d'objectifs tels que la lutte contre le changement climatique, la promotion des sources alternatives d'énergie ainsi que l'efficacité énergétique et l'utilisation rationnelle des ressources,

([1]) Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (JO L 343 du 14.12.2012, p. 32).

▼B

la promotion d'un transport durable et le déploiement de réseaux à haut débit. Dans sa communication du 19 novembre 2009 intitulée "Mobilisation des investissements privés et publics en vue d'une relance de l'économie et d'une transformation structurelle à long terme: développement des partenariats public-privé", la Commission s'est engagée à améliorer l'accès aux sources de financement pour les PPP en élargissant la portée des instruments financiers actuellement en place.

(41) Dans sa communication du 19 octobre 2010 intitulée "Le réexamen du budget de l'UE", la Commission a révélé que, pour les projets présentant un potentiel commercial à long terme, il conviendrait d'avoir recours aux fonds de l'Union dans le cadre de partenariats avec les secteurs privé et bancaire, notamment la Banque européenne d'investissement (BEI) et les établissements financiers publics des États membres, mais aussi avec d'autres institutions financières internationales et le secteur financier privé, y compris aux niveaux national et régional.

(42) Les instruments financiers devraient être utilisés pour répondre à des besoins particuliers de marché, pour des actions présentant une valeur ajoutée européenne avérée et qui sont conformes aux objectifs du mécanisme, et ne devraient pas supplanter les financements privés. Ils devraient viser à améliorer l'effet de levier des dépenses à la charge du budget de l'Union, ainsi qu'à renforcer l'effet multiplicateur pour attirer des financements du secteur privé. Cela est particulièrement pertinent dans le contexte d'un accès difficile au crédit, de contraintes portant sur les finances publiques et du besoin de soutenir la relance économique en Europe. Avant de décider de recourir à un instrument financier, la Commission devrait en effectuer une évaluation ex-ante, comme l'exige le règlement (UE, Euratom) nº 966/2012 du Parlement européen et du Conseil ([1]).

(43) Dans sa stratégie Europe 2020, la Commission s'est engagée à mobiliser les instruments financiers de l'Union dans le cadre d'une stratégie de financement solide mutualisant les financements publics et privés nationaux et de l'Union pour les infrastructures. Cette proposition repose sur l'idée que, dans de nombreux cas, les instruments financiers sont susceptibles de répondre plus efficacement aux situations d'investissement non optimales et aux imperfections du marché que les subventions.

(44) Le MIE devrait prévoir des instruments financiers pour promouvoir une contribution substantielle des investisseurs privés et des institutions financières aux investissements dans les infrastructures. Pour les rendre suffisamment attrayants pour le secteur privé, les instruments financiers devraient être conçus et mis en œuvre en tenant dûment compte de la simplification et de la réduction de la charge administrative, mais ils devraient également pouvoir répondre de manière flexible aux besoins de financement recensés. Ces instruments devraient être conçus sur la base de l'expérience acquise lors de la mise en œuvre des instruments financiers du CFP (2007-2013), tels que l'instrument de garantie de prêts pour les projets RTE-T (GPTT), le mécanisme de financement avec partage des risques (MFPR), le Fonds européen 2020 pour l'énergie, le changement climatique et les infrastructures ("fonds Marguerite") et l'initiative des emprunts obligataires Europe 2020 pour le financement de projets.

([1]) Règlement (UE, Euratom) nº 966/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relatif aux règles financières applicables au budget général de l'Union et abrogeant le règlement (CE, Euratom) du Conseil nº 1605/2002 (JO L 298 du 26.10.2012, p. 1).

▼B

(45) Il convient d'examiner les possibilités qu'offrent des instruments financiers novateurs, comme les emprunts obligataires, pour le financement de projets, afin de financer les infrastructures de transport à valeur ajoutée européenne, en s'inspirant des résultats des évaluations *ex-ante* et d'autres évaluations connexes, notamment l'évaluation indépendante de l'initiative des emprunts obligataires Europe 2020 pour le financement de projets qui aura lieu en 2015.

(46) Afin d'optimiser l'utilisation des fonds budgétaires affectés au MIE, la Commission devrait assurer la continuité de tous les instruments financiers créés en vertu du règlement (CE) nº 680/2007 du Parlement européen et du Conseil ([1]) et de l'instrument de partage des risques relatif aux emprunts obligataires pour le financement de projets créé en vertu de la décision nº 1639/2006/CE du Parlement européen et du Conseil ([2]), dans les instruments financiers de prêt et de fonds propres, créés en vertu du présent règlement et qui leur succéderont, sur la base d'une évaluation ex-ante, comme prévu par le règlement (UE, Euratom) nº 966/2012.

(47) Lors du choix de la forme du concours financier la plus efficace, les caractéristiques propres au secteur et aux projets éligibles au financement devraient être dûment prises en compte. Afin de permettre le meilleur usage du budget de l'Union et de renforcer l'effet multiplicateur du concours financier de l'Union, en ce qui concerne le secteur de l'énergie, la Commission devrait chercher, dans toute la mesure du possible et sous réserve de la réponse du marché, à donner la priorité aux instruments financiers, lorsque cela est possible, tout en respectant le plafond prévu pour leur utilisation, conformément au présent règlement. Les promoteurs de projets dans le domaine de l'énergie devraient être encouragés à envisager le recours à des instruments financiers avant de solliciter des subventions pour leur travaux. À cet égard, la Commission devrait apporter le soutien nécessaire pour maximiser l'absorption des instruments financiers.

(48) Les projets d'intérêt commun dans les domaines de l'électricité, du gaz et du dioxyde de carbone devraient pouvoir obtenir un concours financier de l'Union pour des études et, sous certaines conditions pour des travaux, sous la forme de subventions ou d'instruments financiers novateurs. Cette approche garantira qu'un soutien sur mesure est apporté aux projets d'intérêt commun qui ne sont pas viables au regard du cadre réglementaire et des conditions du marché existants. Dans le domaine de l'énergie, il importe de prévenir toute distorsion de concurrence, notamment entre les projets contribuant à la réalisation des mêmes corridors prioritaires de l'Union. Un tel concours financier devrait assurer les synergies nécessaires avec les Fonds structurels et d'investissement européens, qui financeront les réseaux intelligents de distribution d'énergie d'importance locale ou régionale. Une logique en trois étapes s'applique aux investissements dans des projets d'intérêt commun. Tout d'abord, les investissements devraient être proposés en priorité au marché. Ensuite, si les investissements ne sont pas réalisés par le marché, des solutions

([1]) Règlement (CE) nº 680/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie (JO L 162 du 22.6.2007, p. 1).

([2]) Décision nº 1639/2006/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 2006 établissant un programme-cadre pour l'innovation et la compétitivité (2007-2013) (JO L 310 du 9.11.2006, p. 15).

▼B

réglementaires devraient être envisagées, au besoin en ajustant le cadre réglementaire concerné et en veillant à sa bonne application. Enfin, si les deux premières étapes ne suffisent pas à garantir les investissements nécessaires dans des projets d'intérêt commun, un concours financier de l'Union pourrait être octroyé si le projet d'intérêt commun remplit les critères d'éligibilité applicables.

(49) En vertu de l'article 14 du règlement (UE) nº 347/2013, tous les projets d'intérêt commun relevant des catégories visées à l'annexe II, points 1, 2 et 4, dudit règlement sont éligibles à un concours financier sous la forme de subventions pour des études et d'instruments financiers. Les subventions pour des travaux peuvent être utilisées pour des actions contribuant aux projets d'intérêt général qui, conformément à l'article 14 du règlement (UE) nº 347/2013, montrent notamment des externalités positives notables et qui ne sont pas viables commercialement au vu du plan de mise en œuvre du budget et d'autres évaluations, réalisées notamment par des investisseurs ou créanciers potentiels ou par les autorités nationales de régulation.

(50) Afin de veiller à la diversification sectorielle des bénéficiaires d'instruments financiers et d'encourager la diversification géographique progressive dans tous les États membres, en portant une attention particulière aux États membres susceptibles de bénéficier d'un soutien du Fonds de cohésion, la Commission, en partenariat avec la Banque européenne d'investissement et au moyen d'initiatives conjointes telles que le Centre européen d'expertise en PPP (EPEC) et l'Assistance commune dans le soutien aux projets en faveur des régions d'Europe (Jaspers), devrait aider les États membres à constituer une réserve appropriée de projets qui pourraient bénéficier d'un financement.

(51) Les instruments financiers relevant du présent règlement devraient respecter les règles fixées au titre VIII du règlement (UE, Euratom) nº 966/2012 et dans le règlement délégué (UE) nº 1268/2012 de la Commission ([1]), et devraient être conformes aux meilleures pratiques réglementaires applicables aux instruments financiers.

(52) En ce qui concerne les conditions applicables aux instruments financiers, il pourrait être nécessaire de prévoir des exigences supplémentaires dans les programmes de travail, par exemple pour garantir le caractère concurrentiel des marchés au vu de l'évolution des politiques de l'Union, des progrès technologiques et d'autres facteurs pouvant s'avérer pertinents.

(53) Le principal objectif de la programmation pluriannuelle pour l'octroi d'une aide au titre du MIE devrait être le soutien des priorités de l'Union par la mise à disposition des ressources financières nécessaires et la cohérence, la transparence et la continuité de l'action conjointe de l'Union et des États membres. Pour les propositions soumises à la suite de la mise en œuvre du premier programme de travail pluriannuel dans le secteur des transports, l'éligibilité des coûts devrait commencer à partir du 1er janvier 2014 pour garantir la continuité des projets déjà couverts par le règlement (CE) nº 680/2007.

([1]) Règlement délégué (UE) nº 1268/2012 de la Commission du 29 octobre 2012 relatif aux règles d'application du règlement (UE, Euratom) nº 966/2012 du Parlement européen et du Conseil relatif aux règles financières applicables au budget général de l'Union (JO L 362 du 31.12.2012, p. 1).

▼B

(54) Étant donné l'importance du budget nécessaire pour la mise en œuvre de certains projets d'infrastructure, il devrait être possible de fractionner en tranches annuelles les engagements budgétaires relatifs au concours financier octroyé à certaines actions.

(55) Compte tenu des ressources disponibles à l'échelle de l'Union, il est nécessaire de se concentrer sur des projets présentant une très grande valeur ajoutée européenne afin d'obtenir les résultats souhaités. Les aides devraient donc être plus particulièrement destinées au réseau central et aux projets d'intérêt commun dans le domaine des systèmes de gestion du trafic, notamment les systèmes de gestion du trafic aérien issus du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (le système SESAR), qui requièrent des ressources budgétaires de l'Union pour un montant d'environ 3 000 millions EUR, ainsi que le système de transport intelligent (STI), les systèmes d'information et d'organisation du trafic maritime (VTMIS), les SIF (Services d'information fluviale) et le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS). Dans le secteur de l'énergie, le concours financier devrait essentiellement viser à achever le marché intérieur de l'énergie, à garantir la sécurité d'approvisionnement, à promouvoir la durabilité, notamment en assurant la transmission d'énergie électrique renouvelable des générateurs vers les principaux centres de consommation et de stockage, et à attirer les investissements privés. Dans le secteur des télécommunications, le concours financier devrait essentiellement viser des projets qui généreront une demande en haut débit, y compris la construction d'une infrastructure européenne de services numériques, qui devrait à son tour stimuler l'investissement dans le déploiement de réseaux à haut débit.

(56) Dans le secteur de l'énergie, le budget prévu devrait être alloué en priorité sous la forme d'instruments financiers, sous réserve de la réponse des marchés. Dans le secteur des télécommunications, les projets d'intérêt commun devraient être éligibles à un soutien financier de l'Union sous forme de subventions et de marchés publics pour les plateformes de services centrales, les services génériques et les actions horizontales. Les actions dans le domaine du déploiement de réseaux à haut débit, y compris celles créant de la demande pour de tels réseaux, devraient pouvoir bénéficier d'un soutien financier de l'Union sous forme d'instruments financiers.

(57) Selon une analyse effectuée dans le cadre de l'évaluation d'impact du règlement (UE) nº 347/2013, le nombre de projets d'intérêt commun qui contribuent le plus à la mise en œuvre des corridors et domaines prioritaires en matière d'infrastructures énergétiques stratégiques est estimé à près d'une centaine dans le domaine de l'électricité et à une cinquantaine dans le domaine du gaz. Par ailleurs, compte tenu de la prépondérance escomptée de l'électricité dans le système énergétique européen au cours des deux prochaines décennies, il est estimé que l'aide aux projets d'intérêt commun dans le domaine de l'électricité représentera la majeure partie de l'enveloppe financière allouée à l'énergie dans le cadre du MIE. Étant entendu que cette estimation est susceptible d'évoluer en fonction des nouvelles informations qui seront disponibles à l'avenir, et compte tenu de la nécessité d'assurer la conformité

▼B

avec les dispositions du règlement (UE) nº 347/2013, la Commission devrait prendre dûment en considération les projets dans le domaine de l'électricité, en visant à affecter l'essentiel du concours financier à ces projets au cours de la période 2014-2020, sous réserve de la réponse des marchés, de la qualité et du degré de maturité des actions proposées et de leurs besoins de financement. Cet objectif est sans préjudice de toute éventuelle réaffectation des financements disponibles pour les projets dans le domaine de l'énergie.

(58) Des évaluations à mi-parcours et ex post devraient être réalisées par la Commission, et leurs résultats communiqués au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, afin d'apprécier l'efficacité et l'efficience du financement et son incidence sur les objectifs globaux du MIE et les priorités de la stratégie Europe 2020. La Commission devrait publier les informations sur les projets spécifiques au titre du MIE et les actualiser annuellement.

(59) En ce qui concerne les transports et l'énergie, des listes de projets, ainsi que de corridors et de domaines prioritaires auxquels devrait s'appliquer le présent règlement ont été dressées sur la base des orientations spécifiques à chaque secteur définies dans le règlement (UE) nº 1315/2013 et le règlement (UE) nº 347/2013 et elles devraient figurer à l'annexe du présent règlement. Pour ce qui est des transports, afin de tenir compte d'éventuels changements touchant les priorités politiques et les capacités technologiques, ainsi que les flux de trafic, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'adoption des modifications de la partie I de l'annexe I et de préciser les priorités de financement pour les actions éligibles en vertu de l'article 7, paragraphe 2, qui devront apparaître dans les programmes de travail.

(60) Afin de tenir compte du niveau effectif de la demande de financements dans le cadre des objectifs spécifiques dans le domaine des transports et pour donner suite aux conclusions de l'évaluation à mi-parcours, lorsqu'il s'avère nécessaire de s'écarter de plus de 5 points de pourcentage de l'enveloppe fixée dans la partie VI de l'annexe du présent règlement pour un objectif spécifique donné dans ce domaine, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification des pourcentages indicatifs pour chaque objectif spécifique dans le domaine des transports. L'établissement d'enveloppes indicatives pour les objectifs spécifiques dans le domaine des transports n'interdit pas de dépenser intégralement le montant de 11 305 500 000 EUR transféré à partir du Fonds de cohésion pour des projets mettant en œuvre le réseau central ou pour des projets ou des priorités horizontales visés dans la partie I de l'annexe du présent règlement.

(61) Afin de tenir compte des conclusions tirées de la mise en œuvre du MIE, y compris celles comprises dans l'évaluation à mi-parcours, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne pour qu'elle modifie la liste des orientation générales à prendre en considération lors de l'établissement des critères d'attribution.

▼B

(62) Lorsqu'elle adopte des actes délégués au titre du présent règlement, il importe tout particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées pendant ses travaux préparatoires, y compris auprès des experts. Il convient que la Commission, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, veille à ce que tous les documents utiles soient transmis en temps voulu, de façon appropriée et simultanée, au Parlement européen et au Conseil.

(63) Il y a lieu de conférer à la Commission des compétences d'exécution afin de garantir l'application de conditions uniformes lors de la mise en œuvre du présent règlement en ce qui concerne les programmes de travail pluriannuels et annuels. Il convient que ces compétences soient exercées conformément au règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ([1]).

(64) Les intérêts financiers de l'Union devraient être protégés par l'application de mesures proportionnées tout au long du cycle de la dépense, y compris la prévention et la détection des irrégularités, ainsi que les enquêtes correspondantes, la récupération des fonds perdus, indûment versés ou mal employés et, le cas échéant, l'application de sanctions conformément au règlement (UE, Euratom) nº 966/2012. Le Parlement européen devrait être informé de toutes ces mesures.

(65) Afin de garantir que les projets bénéficiant de fonds du MIE donnent lieu à une concurrence large et équitable, la forme du contrat devrait correspondre aux objectifs et aux circonstances du projet. Les clauses contractuelles devraient être établies de telle sorte que les risques liés au marché considéré soient répartis de manière équitable, afin d'obtenir le meilleur rapport coût/efficacité et de garantir que le marché est exécuté de la manière la plus efficiente. Ce principe devrait s'appliquer indépendamment du fait que le modèle de contrat utilisé soit national ou international.

(66) Certains projets d'intérêt commun liés à des infrastructures pourraient nécessiter d'établir une liaison avec des pays voisins, des pays en phase de préadhésion ou d'autres pays tiers, et les traverser. Le MIE devrait prévoir des moyens simplifiés pour relier les infrastructures concernées et les financer, afin de garantir la cohérence entre les instruments internes et externes du budget de l'Union.

(67) Lorsque des pays tiers ou des entités établies dans des pays tiers participent à des actions qui contribuent à des projets d'intérêt commun, des subventions devraient être accordées que si l'action est susceptible de ne pas être suffisamment soutenue par d'autres formes de concours financier dans le cadre du MIE ou d'autres programmes de l'Union.

(68) L'orientation générale prévoyant que la Commission tienne compte de l'impact social, climatique et environnemental, énoncée à la partie V de l'annexe I du présent règlement, ne devrait pas s'appliquer dans le domaine de l'énergie, conformément à l'approche adoptée à l'article 4, paragraphe 4, du règlement (UE) nº 347/2013.

([1]) Règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

▼B

(69) Dans le secteur des télécommunications, l'orientation générale prévoyant de tenir compte de l'effet de levier de l'intervention de l'Union sur l'investissement public et privé ne devrait s'appliquer qu'aux infrastructures de services numériques qui visent à susciter des investissements supplémentaires.

(70) L'orientation générale prévoyant de tenir compte de la dimension transfrontalière ne devrait pas s'appliquer en rapport avec les réseaux à haut débit car tous les investissements dans le haut débit, y compris ceux effectués à l'intérieur du territoire des États membres, renforceront la connectivité des réseaux transeuropéens de télécommunications.

(71) La participation des États de l'Association européenne de libre échange (AELE) qui sont parties à l'accord sur l'Espace économique européen (ci-après dénommé "accord EEE") dans le MIE devrait se produire dans le respect des conditions énoncées dans l'accord EEE. À cette fin, il y a lieu de considérer chaque secteur visé par le présent règlement comme un programme distinct. La participation des États de l'AELE au MIE devrait être prévue en particulier dans le domaine des télécommunications.

(72) En ce qui concerne les transports, aux fins de l'éligibilité de projets d'intérêt commun dans des pays tiers dans le cadre du présent règlement, les cartes indicatives figurant à l'annexe III du règlement (UE) nº 1315/2013 devraient s'appliquer. Dans les pays tiers pour lesquels le règlement RTE-T n'établit pas de cartes indicatives, les projets d'intérêt commun devraient être éligibles lorsqu'il existe une coopération mutuelle en cours en vue d'adopter de telles cartes.

(73) Étant donné que les objectifs de l'action envisagée, à savoir la coordination, le développement et le financement des réseaux transeuropéens, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison de la nécessité de coordonner ces objectifs, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

(74) Il convient, dès lors, dans un souci de clarté, d'abroger les règlements (CE) nº 680/2007 et (CE) nº 67/2010 du Parlement européen et du Conseil ([1]).

(75) Le présent règlement devrait entrer en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne* afin de permettre l'adoption en temps utile des actes délégués et des actes d'exécution en vertu du présent règlement,

([1]) Règlement (CE) nº 67/2010 du Parlement européen et du Conseil du 30 novembre 2009 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens (JO L 27 du 30.1.2010, p. 20).

▼B

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

TITRE I

DISPOSITIONS COMMUNES

CHAPITRE I

Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe

Article premier

Objet

Le présent règlement établit le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (ci-après dénommé "MIE"), qui fixe les conditions, méthodes et procédures pour l'octroi d'un concours financier de l'Union aux réseaux transeuropéens afin de soutenir des projets d'intérêt commun réalisés dans le secteur des infrastructures de transport, des télécommunications et de l'énergie et de tirer parti des synergies potentielles entre ces secteurs. Il établit également la ventilation des ressources à mettre à disposition au titre du cadre financier pluriannuel pour les années 2014-2020.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1) "projet d'intérêt commun": tout projet défini dans le règlement (UE) nº 1315/2013 ou le règlement (UE) nº 347/2013, ou dans le règlement pertinent concernant des orientations pour les réseaux transeuropéens dans le domaine des infrastructures de télécommunications;

2) "tronçon transfrontalier": dans le secteur des transports, le tronçon qui assure la continuité d'un projet d'intérêt commun entre les nœuds urbains les plus proches des deux côtés de la frontière entre deux États membres ou entre un État membre et un pays voisin;

3) "pays voisin": un pays relevant de la politique européenne de voisinage, y compris le partenariat stratégique, de la politique d'élargissement, de l'Espace économique européen, ou de l'Association européenne de libre-échange;

4) "pays tiers", tout pays voisin et tout autre pays avec lequel l'Union peut collaborer en vue d'atteindre les objectifs poursuivis par le présent règlement;

5) "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;

▼B

6) "études": les activités nécessaires à la préparation de la mise en œuvre d'un projet, telles que les études préparatoires, la cartographie, les études de faisabilité, d'évaluation, d'essais et de validation, y compris sous la forme de logiciels, et toute autre mesure d'appui technique, y compris les actions préalables nécessaires à la définition et au développement d'un projet ainsi qu'à la prise de décision quant à son financement, telles que les actions de reconnaissance sur les sites concernés et la préparation du montage financier;

7) "actions de soutien du programme": au niveau du MIE, toutes mesures d'accompagnement nécessaires à sa mise en œuvre et à la mise en œuvre des orientations spécifiques à chaque secteur, telles que les services, notamment l'assistance technique, y compris pour l'utilisation d'instruments financiers, ainsi que les activités de préparation, de faisabilité, de coordination, de suivi, de consultation des acteurs intéressés, de contrôle, d'audit et d'évaluation qui sont directement nécessaires à la gestion du MIE et à la réalisation de ses objectifs. Les actions de soutien du programme comprennent notamment les études, les réunions, la cartographie des infrastructures, les actions d'information, de diffusion, de communication et de sensibilisation, les dépenses afférentes aux outils et réseaux informatiques spécialement destinés à l'échange d'informations au sujet du MIE, ainsi que toutes les autres dépenses d'assistance technique et administrative exposées par la Commission qui peuvent être requises pour assurer la gestion du MIE ou la mise en œuvre des orientations spécifiques à chaque secteur. Les actions de soutien du programme comprennent également les activités requises afin de faciliter la préparation de projets d'intérêt commun, notamment dans les États membres éligibles au Fonds de cohésion, en vue d'obtenir des financements au titre du présent règlement ou sur les marchés financiers. Les actions de soutien du programme comprennent aussi, le cas échéant, les coûts de l'agence exécutive chargée par la Commission de la mise en œuvre de parties spécifiques du MIE (ci-après dénommée "agence exécutive");

8) "action": toute activité qui a été identifiée comme étant financièrement et techniquement indépendante, qui a été délimitée dans le temps et qui est nécessaire à la mise en œuvre d'un projet d'intérêt commun;

9) "coûts éligibles": les coûts éligibles tels qu'ils sont définis dans le règlement (UE, Euratom) nº 966/2012;

10) "bénéficiaire": un État membre, une organisation internationale, ou une entreprise ou un organisme des secteurs public ou privé ayant été sélectionné(e) en vue d'un concours financier de l'Union au titre du présent règlement et conformément aux modalités fixées dans le programme de travail correspondant visé à l'article 17;

11) "organe d'exécution": une entreprise ou un organisme des secteurs public ou privé qui est désigné(e) par un bénéficiaire, lorsque le bénéficiaire est un État membre ou une organisation internationale, pour mettre en œuvre l'action concernée. Cette désignation est décidée par le bénéficiaire sous sa propre responsabilité et, dans les cas où elle requiert l'attribution d'un marché, dans le respect des règles de l'Union et des règles nationales en vigueur en matière de marchés publics;

12) "réseau global": les infrastructures de transport définies conformément au chapitre II du règlement (UE) nº 1315/2013;

▼B

13) "réseau central": les infrastructures de transport définies conformément au chapitre III du règlement (UE) nº 1315/2013;

14) "corridors du réseau central": un instrument facilitant la mise en œuvre coordonnée du réseau central tel que prévu au chapitre IV du règlement (UE) nº 1315/2013 et figurant dans la partie I de l'annexe I du présent règlement;

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

16) "priorité": tout corridor prioritaire dans le secteur de l'électricité, corridor prioritaire dans le secteur du gaz ou domaine thématique prioritaire figurant à l'annexe I du règlement (UE) nº 347/2013;

17) "applications télématiques": les applications définies dans le règlement (UE) nº 1315/2013;

18) "infrastructures énergétiques": les infrastructures définies dans le règlement (UE) nº 347/2013;

19) "synergies entre les secteurs": l'existence d'actions similaires ou complémentaires menées dans au moins deux des secteurs des transports, des télécommunications et de l'énergie pouvant permettre une optimisation des coûts ou des résultats grâce à la mise en commun de moyens financiers, techniques ou humains;

20) "réseau isolé": le réseau ferroviaire d'un État membre, ou une partie de celui-ci, tel qu'il est défini dans le règlement (UE) nº 1315/2013.

Article 3

Objectifs généraux

Le MIE permet de préparer et de mettre en œuvre des projets d'intérêt commun dans le cadre de la politique en matière de réseaux transeuropéens dans les secteurs des transports, des télécommunications et de l'énergie. Le MIE soutient notamment la mise en œuvre des projets d'intérêt commun visant à développer et à construire de nouvelles infrastructures et de nouveaux services ou à moderniser des infrastructures et des services existants dans les secteurs des transports, des télécommunications et de l'énergie. Dans le secteur des transports, il accorde la priorité aux chaînons manquants. Le MIE contribue également à soutenir des projets ayant une valeur ajoutée européenne et présentant de grands avantages pour la société, qui ne reçoivent pas un financement adéquat du marché. Les objectifs généraux ci-après s'appliquent aux secteurs des transports, des télécommunications et de l'énergie:

a) contribuer à une croissance intelligente, durable et inclusive, conformément à la stratégie Europe 2020, en développant des réseaux transeuropéens modernes et hautement performants qui tiennent compte des flux de transport futurs escomptés, bénéficiant ainsi à l'ensemble de l'Union en termes d'amélioration de la compétitivité

▼B

au sein du marché mondial et de cohésion économique, sociale et territoriale au sein du marché intérieur, et créant un environnement plus favorable aux investissements privés, publics ou issus de partenariats public-privé, grâce à la combinaison d'instruments financiers et d'un soutien direct de l'Union, quand les projets peuvent tirer avantage de la combinaison des instruments et en exploitant de manière appropriée les synergies entre les secteurs.

La réalisation de cet objectif est appréciée en mesurant le volume des investissements privés, publics ou des partenariats public-privé dans des projets d'intérêt commun, et notamment le volume des investissements privés dans des projets d'intérêt commun menés à bien au moyen des instruments financiers prévus par le présent règlement. Une attention particulière est accordée à une utilisation efficace des investissements publics;

b) permettre à l'Union d'atteindre ses objectifs en termes de développement durable consistant notamment, d'ici à 2020, à réduire au minimum de 20 % les émissions de gaz à effet de serre par rapport aux niveaux de 1990, à accroître de 20 % l'efficacité énergétique et à parvenir à 20 % d'énergies renouvelables dans sa consommation d'énergie finale d'ici à 2020, contribuant ainsi aux objectifs de l'Union de décarbonisation à moyen et à long terme, tout en assurant une plus grande solidarité entre les États membres.

Article 4

Objectifs sectoriels spécifiques

1. Sans préjudice des objectifs généraux énoncés à l'article 3, le MIE contribue à la réalisation des objectifs sectoriels spécifiques visés aux paragraphes 2, 3 et 4 du présent article.

2. Dans le secteur des transports, le MIE apporte un soutien aux projets d'intérêt commun définis à l'article 7, paragraphe 2, du règlement (UE) nº 1315/2013 qui poursuivent les objectifs énoncés ci-après, qui sont précisés à l'article 4 dudit règlement:

a) supprimer les goulets d'étranglement, renforcer l'interopérabilité ferroviaire, établir les liaisons manquantes et, en particulier, améliorer les tronçons transfrontaliers. La réalisation de cet objectif est appréciée en fonction:

i) du nombre de connexions transfrontalières créées ou améliorées;

ii) du nombre de kilomètres de lignes adaptés au standard d'écartement nominal européen et équipés avec l'ERTMS;

iii) du nombre de goulets d'étranglement éliminés et du nombre de tronçons présentant une capacité accrue sur des axes de transport pour tous les modes, ayant bénéficié de financements du MIE;

iv) de la longueur du réseau de voies navigables intérieures, par catégorie dans l'Union; et

v) de la longueur du réseau ferroviaire dans l'Union modernisé conformément aux exigences visées à l'article 39, paragraphe 2, du règlement (UE) nº 1315/2013;

▼B

b) garantir des systèmes de transport durables et efficaces à long terme, en vue de se préparer aux flux de transport futurs escomptés, et permettre la décarbonisation de tous les modes de transport par le passage à des technologies de transport innovantes à faibles émissions de carbone et à haut rendement énergétique, tout en optimisant la sécurité. La réalisation de cet objectif est appréciée en fonction:

   i) du nombre de points de ravitaillement en carburants de substitution pour les véhicules empruntant le réseau central RTE-T pour le transport routier dans l'Union;

   ii) du nombre de ports intérieurs et maritimes du réseau central RTE-T équipés de points de ravitaillement en carburants de substitution dans l'Union; et

   iii) de la réduction du nombre de victimes sur le réseau routier dans l'Union;

c) optimiser l'intégration et l'interconnexion des modes de transport et renforcer l'interopérabilité des services de transport, tout en assurant l'accessibilité des infrastructures de transport. La réalisation de cet objectif est appréciée en fonction:

   i) du nombre de plateformes logistiques multimodales, notamment de ports intérieurs et maritimes et d'aéroports connectés au réseau ferroviaire;

   ii) du nombre de terminaux rail-route améliorés, ainsi que du nombre de connexions nouvelles ou améliorées entre des ports au moyen des autoroutes de la mer;

   iii) du nombre de kilomètres de voies de navigation intérieures équipées de SIF; et

   iv) du degré de déploiement du système SESAR, des VTMIS et des STI pour le secteur routier.

Les indicateurs visés au présent point ne s'appliquent pas aux États membres qui ne disposent pas d'un réseau ferroviaire ou d'un réseau de navigation intérieure, le cas échéant.

Ces indicateurs ne constituent pas des critères de sélection ou d'éligibilité pour des actions susceptibles de bénéficier d'un soutien au titre du MIE.

Les pourcentages indicatifs reflétant la part des ressources budgétaires globales visées à l'article 5, paragraphe 1, point a), devant être affectées à chacun des trois objectifs spécifiques dans le domaine des transports sont indiqués à la partie IV de l'annexe I du présent règlement. La Commission ne s'écarte pas de plus de 5 points de pourcentage de ces pourcentages indicatifs.

3. Dans le secteur de l'énergie, un soutien aux projets d'intérêt commun qui poursuivent un ou plusieurs des objectifs suivants:

a) améliorer la compétitivité en promouvant une intégration plus poussée du marché intérieur de l'énergie et l'interopérabilité des réseaux d'électricité et de gaz par-delà les frontières. La réalisation de cet objectif est appréciée a posteriori en fonction:

▼B

i) du nombre de projets permettant réellement d'interconnecter les réseaux des États membres et d'éliminer les obstacles internes;

ii) de la réduction ou de la fin de l'isolement énergétique des États membres;

iii) de la part de la capacité de transport transfrontalier d'électricité par rapport à la capacité de production d'électricité installée dans les États membres concernés;

iv) de la convergence des prix sur les marchés du gaz et/ou de l'électricité des États membres concernés; et

v) de la part de la demande de pointe la plus élevée des deux États membres concernés couverte par des interconnexions gazières permettant un flux inversé;

b) renforcer la sécurité d'approvisionnement énergétique de l'Union;

La réalisation de cet objectif est appréciée a posteriori en fonction:

i) du nombre de projets permettant de diversifier les sources, fournisseurs et voies d'approvisionnement;

ii) du nombre de projets augmentant les capacités de stockage;

iii) de la résilience des systèmes, compte tenu du nombre de perturbations de l'approvisionnement et de leur durée;

iv) du volume des réductions de production d'énergie renouvelable qui sont évitées;

v) de la connexion des marchés isolés avec des sources d'approvisionnement plus diversifiées;

vi) de l'utilisation optimale des infrastructures énergétiques;

c) contribuer au développement durable et à la protection de l'environnement, notamment par l'intégration des sources d'énergie renouvelables au réseau de transport, et par le développement de réseaux d'énergie intelligents et de réseaux dioxyde de carbone.

La réalisation de cet objectif est appréciée a posteriori en fonction:

i) du volume d'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables transporté vers les grands centres de consommation et sites de stockage;

ii) du volume des réductions de production d'énergie renouvelable qui sont évitées;

iii) du nombre de projets de réseaux intelligents déployés qui ont bénéficié du MIE et de la demande à laquelle ils ont permis de répondre;

iv) du volume des émissions de CO_2 évitées par les projets ayant bénéficié du MIE.

▼B

Les indicateurs visés au présent paragraphe utilisés pour apprécier a posteriori la réalisation des objectifs fixés, ne constituent pas des critères de sélection ou d'éligibilité pour des actions susceptibles de bénéficier d'un soutien au titre du MIE.

Les conditions d'éligibilité à un concours financier de l'Union applicables à des projets d'intérêt commun sont énoncées à l'article 14 du règlement (UE) nº 347/2013, alors que les critères de sélection applicables à ces projets d'intérêt commun sont fixés à l'article 4 dudit règlement.

4. Dans le secteur des télécommunications, le MIE apporte un soutien aux actions destinées à poursuivre les objectifs énoncés dans le règlement concernant des orientations pour les réseaux transeuropéens dans le domaine des infrastructures de télécommunications.

Article 5

Budget

1. L'enveloppe financière pour la mise en œuvre du MIE pour la période 2014-2020 est fixée à 33 242 259 000 EUR ([1]) en prix courants. Ce montant est ventilé comme suit:

a) secteur des transports: 26 250 582 000 EUR, dont 11 305 500 000 EUR sont transférés à partir du Fonds de cohésion pour être dépensés conformément au présent règlement exclusivement dans les États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion;

b) secteur des télécommunications: 1 141 602 000 EUR;

c) secteur de l'énergie: 5 850 075 000 EUR.

Ces montants sont sans préjudice de l'application du mécanisme de flexibilité prévu au titre du règlement (UE, Euratom) nº 1311/2013 du Conseil ([2]).

2. L'enveloppe financière pour la mise en œuvre du MIE couvre les dépenses en rapport avec:

a) les actions contribuant à des projets d'intérêt commun et les actions de soutien du programme, comme prévu à l'article 7;

b) les actions de soutien du programme consistant en des dépenses d'assistance technique et administrative exposées par la Commission pour la gestion du MIE, y compris celles nécessaires pour assurer la transition entre le MIE et les mesures adoptées au titre du règlement (CE) nº 680/2007, jusqu'à 1 % de l'enveloppe financière; les coûts de l'agence exécutive sont inclus sous ce plafond.

([1]) L'enveloppe financière du MIE pour la période de 2014 à 2020 exprimée en prix constants pour l'année 2011 est de 29 300 000 000 EUR, répartis de la manière suivante: 23 174 000 000 EUR, y compris 10 000 000 000 EUR pour les pays relevant du fonds de cohésion (transport), 5 126 000 000 EUR (énergie), 1 000 000 000 EUR (télécommunications).

([2]) Règlement (UE, Euratom) nº 1311/2013 du 2 décembre 2013 Conseil fixant le cadre financier pluriannuel pour la période 2014-2020 (JO L 347 du 20.12.2013, p. 884).

▼B

3. À la suite de l'évaluation à mi-parcours visée à l'article 26, paragraphe 1, le Parlement européen et le Conseil peuvent, sur proposition de la Commission, procéder à des transferts de crédits entre les secteurs des transports, des télécommunications et de l'énergie à partir de l'enveloppe définie au paragraphe 1, à l'exception du montant de 11 305 500 000 EUR transféré à partir du Fonds de cohésion pour financer des projets réalisés dans le secteur des transports dans les États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion.

4. Les crédits annuels sont autorisés par le Parlement européen et le Conseil dans la limite du cadre financier pluriannuel pour les années 2014-2020.

CHAPITRE II

Formes de financement et dispositions financières

Article 6

Formes du concours financier

1. Le MIE est mis en œuvre au moyen de l'une ou de plusieurs des formes de concours financier prévues par le règlement (UE, Euratom) nº 966/2012, et notamment de subventions, de passations de marchés et d'instruments financiers.

2. Aux fins du présent règlement, les programmes de travail visés à l'article 17 établissent les formes du concours financier, en particulier des subventions, des passations de marchés et des instruments financiers.

3. La Commission peut, sous réserve de la réalisation d'une analyse coûts-avantages, confier une partie de la mise en œuvre du MIE aux organismes visés à l'article 58, paragraphe 1, point a), et à l'article 62 du règlement (UE, Euratom) nº 966/2012, et en particulier à l'agence exécutive, aux fins d'une gestion optimale et efficace du MIE pour les secteurs des transports, des télécommunications et de l'énergie. La Commission peut également confier une partie de la mise en œuvre du MIE aux organismes visés à l'article 58, paragraphe 1, point c), du règlement (UE, Euratom) nº 966/2012.

Article 7

Éligibilité et conditions du concours financier

1. Seules les actions qui contribuent à des projets d'intérêt commun en conformité avec le règlement (UE) nº 1315/2013 et le règlement (UE) nº 347/2013 et un règlement concernant des orientations pour les réseaux transeuropéens dans le domaine des infrastructures de télécommunications, ainsi que les actions de soutien du programme peuvent bénéficier d'un concours financier de l'Union sous forme de subventions, de passations de marchés et d'instruments financiers.

2. Dans le secteur des transports, seules les actions qui contribuent à des projets d'intérêt commun conformément au règlement (UE) nº 1315/2013 et les actions de soutien du programme peuvent bénéficier d'un concours financier de l'Union sous forme de passations de marchés et d'instruments financiers au titre du présent règlement. Seules les actions suivantes peuvent bénéficier d'un concours financier de l'Union sous forme de subventions au titre du présent règlement:

▼B

a) les actions mettant en œuvre le réseau central conformément au chapitre III du règlement (UE) nº 1315/2013, y compris le déploiement de nouvelles technologies et d'innovations conformément à l'article 33 dudit règlement et les projets et priorités horizontales visés dans la partie I de l'annexe I du présent règlement;

b) les actions mettant en œuvre le réseau global en conformité avec le chapitre II du règlement (UE) nº 1315/2013, lorsqu'elles contribuent à établir les liaisons manquantes, à faciliter les flux de trafic transfrontaliers ou à supprimer les goulets d'étranglement et lorsqu'elles contribuent également au développement du réseau central ou interconnectent des corridors de réseau central ou lorsqu'elles contribuent au déploiement de l'ERTMS sur les principaux itinéraires des corridors de fret ferroviaire définis à l'annexe du règlement (UE) nº 913/2010, dans la limite d'un plafond de 5 % de l'enveloppe financière pour les transports, comme indiqué à l'article 5 du présent règlement;

c) les études réalisées pour des projets d'intérêt commun telles qu'elles sont définies à l'article 8, paragraphe 1, points b) et c), du règlement (UE) nº 1315/2013;

d) les études réalisées pour des projets transfrontaliers prioritaires, tels que définis à l'annexe III de la décision nº 661/2010/UE du Parlement européen et du Conseil ([1]);

e) les actions en soutien aux projets d'intérêt commun visés à l'article 8, paragraphe 1, points a), d) et e), du règlement (UE) nº 1315/2013;

f) les actions mettant en œuvre des infrastructures de transport dans des nœuds du réseau central, y compris des nœuds urbains, tels que définis à l'article 41 du règlement (UE) nº 1315/2013;

g) les actions en soutien aux systèmes d'applications télématiques conformément à l'article 31 du règlement (UE) nº 1315/2013;

h) les actions en soutien aux services de fret conformément à l'article 32 du règlement (UE) nº 1315/2013;

i) les actions visant à réduire les nuisances sonores causées par le fret ferroviaire, y compris en transformant le matériel roulant existant, en collaboration avec, entre autres, l'industrie du rail;

j) les actions de soutien du programme;

k) les actions mettant en œuvre des infrastructures sûres et sécurisées conformément à l'article 34 du règlement (UE) nº 1315/2013;

l) les actions en soutien aux autoroutes de la mer conformément à l'article 21 du règlement (UE) nº 1315/2013.

Les actions dans le domaine des transports relatives à un tronçon transfrontalier ou à une partie d'un tel tronçon ne peuvent bénéficier d'un concours financier de l'Union que s'il existe, entre les États membres concernés ou entre les États membres et les pays tiers concernés, un accord écrit portant sur l'achèvement du tronçon transfrontalier concerné.

([1]) Décision nº 661/2010/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport (JO L 204 du 5.8.2010, p. 1).

▼B

3. Dans le secteur de l'énergie, toutes les actions mettant en œuvre des projets d'intérêt commun portant sur les corridors et domaines prioritaires visés dans la partie II de l'annexe I du présent règlement et qui répondent aux conditions énoncées à l'article 14 du règlement (UE) nº 347/2013, ainsi que les actions de soutien au programme, peuvent bénéficier d'un concours financier de l'Union sous forme d'instruments financiers, de passations de marchés et de subventions au titre du présent règlement.

Afin de permettre le meilleur usage du budget de l'Union afin de renforcer l'effet multiplicateur du concours financier de l'Union, la Commission apporte un concours financier en priorité sous forme d'instruments financiers, le cas échéant, sous réserve de la réponse des marchés, tout en respectant le plafond prévu pour l'utilisation d'instruments financiers conformément à l'article 14, paragraphe 2, et de l'article 21, paragraphe 4.

4. Dans le secteur des télécommunications, toutes les actions mettant en œuvre les projets d'intérêt commun et les actions de soutien du programme recensées dans le règlement concernant des orientations pour les réseaux transeuropéens dans les domaine des infrastructures de télécommunications et qui répondent aux critères d'éligibilité énoncés conformément audit règlement peuvent bénéficier d'un concours financier de l'Union au titre du présent règlement, selon les modalités suivantes:

a) les services génériques, les plateformes de services centrales et les actions de soutien du programme sont financés par des subventions et/ou des passations de marchés;

b) les actions dans le domaine des réseaux à haut débit sont financées par des instruments financiers.

5. Les actions présentant des synergies entre les secteurs et contribuant à des projets d'intérêt commun éligibles au titre d'au moins deux des règlements visés à l'article 2, point 1), ne peuvent bénéficier d'un concours financier au titre du présent règlement aux fins des appels à propositions multisectoriels visés à l'article 17, paragraphe 7, que si les composantes et les coûts d'une telle action peuvent être clairement répartis par secteur au sens des paragraphes 2, 3 et 4 du présent article.

CHAPITRE III

Subventions

Article 8

Formes de subventions et coûts éligibles

1. Les subventions relevant du présent règlement peuvent prendre l'une des formes prévues par le règlement (UE) nº 966/2012.

Les programmes de travail visés à l'article 17 du présent règlement établissent les formes de subventions qui peuvent être utilisées pour financer les actions concernées.

2. Sans préjudice du règlement (UE, Euratom) nº 966/2012, les dépenses afférentes aux actions résultant de projets figurant dans le premier programme pluriannuel et dans les programmes de travail annuels peuvent être éligibles à partir du 1er janvier 2014.

▼B

3. Seules les dépenses exposées dans les États membres peuvent être éligibles, sauf dans les cas où le projet d'intérêt commun concerne le territoire d'un ou de plusieurs pays tiers et où l'action est indispensable à la réalisation des objectifs du projet en question.

4. Le coût des équipements et des infrastructures qui est considéré comme une dépense en capital par le bénéficiaire peut être éligible jusqu'à son intégralité.

5. Les dépenses afférentes aux études environnementales sur la protection de l'environnement et sur la conformité avec les dispositions pertinentes du droit de l'Union peuvent être éligibles.

6. Les dépenses afférentes à l'achat de terrains sont un coût non éligible, à l'exception des fonds transférés à partir du Fonds de cohésion dans le secteur des transports conformément à un règlement portant dispositions communes relatives au Fonds européen de développement régional, au Fonds social européen, au Fonds de cohésion, au Fonds européen agricole pour le développement rural et au Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche, portant dispositions générales applicables au Fonds européen de développement régional, au Fonds social européen et au Fonds de cohésion.

7. Les coûts éligibles incluent la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) conformément à l'article 126, paragraphe 3, point c), du règlement (UE, Euratom) nº 966/2012.

En ce qui concerne le montant de 11 305 500 000 EUR transféré à partir du Fonds de cohésion et à dépenser dans les États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion, les règles d'éligibilité concernant la TVA sont celles applicables au Fonds de cohésion visées dans un règlement portant dispositions communes relatives au Fonds européen de développement régional, au Fonds social européen, au Fonds de cohésion, au Fonds européen agricole pour le développement rural et au Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche, portant dispositions générales applicables au Fonds européen de développement régional, au Fonds social européen et au Fonds de cohésion.

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

Article 9

Conditions de participation

1. Les propositions sont soumises par un ou plusieurs États membres ou, avec l'accord des États membres concernés, par des organisations internationales, des entreprises communes, ou des entreprises ou organismes publics ou privés établi(e)s dans un État membre.

2. Des propositions peuvent être soumises par des entités qui sont dépourvues de la personnalité juridique au regard du droit national, pour autant que leurs représentants aient la capacité de prendre des engagements juridiques pour le compte de l'entité et offrent une garantie de protection des intérêts financiers de l'Union équivalente à celle offerte par des personnes morales.

3. Les propositions soumises par des personnes physiques ne sont pas éligibles.

▼B

4. Lorsque cela est nécessaire pour la réalisation des objectifs d'un projet d'intérêt commun donné, et lorsque leur participation est dûment justifiée, les pays tiers et les entités établies dans des pays tiers peuvent participer à des actions contribuant aux projets d'intérêt commun.

Ils ne peuvent pas bénéficier d'un concours financier au titre du présent règlement, sauf lorsque cela est indispensable à la réalisation des objectifs d'un projet d'intérêt commun donné.

5. Les programmes de travail pluriannuels et annuels visés à l'article 17 contiennent des règles supplémentaires concernant la soumission des propositions.

Article 10

Taux de financement

1. Sauf dans les cas visés dans le règlement (UE, Euratom) nº 966/2012, les propositions sont sélectionnées sur la base d'un appel à propositions s'appuyant sur les programmes de travail visés à l'article 17 du présent règlement.

2. Dans le secteur des transports, le montant du concours financier de l'Union ne dépasse pas:

a) en ce qui concerne les subventions pour des études, 50 % des coûts éligibles;

b) en ce qui concerne les subventions pour des travaux:

i) concernant les réseaux ferroviaires, et les réseaux routiers dans le cas des États membres ne disposant pas de réseau ferroviaire sur leur territoire, ou dans le cas d'un État membre ou d'une partie de celui-ci, dont le réseau est isolé, sans possibilité de transport ferroviaire de marchandises à longue distance, 20 % des coûts éligibles; le taux de financement peut être porté à un maximum de 30 % pour des actions relatives aux goulets d'étranglement et à 40 % pour des actions relatives aux tronçons transfrontaliers et pour des actions visant à renforcer l'interopérabilité ferroviaire;

ii) concernant les voies navigables: 20 % des coûts éligibles; le taux de financement peut être porté à un maximum de 40 % pour des actions relatives aux goulets d'étranglement et à un maximum de 40 % pour des actions relatives aux tronçons transfrontaliers;

iii) concernant le transport intérieur, la desserte et le développement de plateformes logistiques multimodales comprenant la desserte des ports intérieurs et maritimes et des aéroports, ainsi que le développement des ports: 20 % des coûts éligibles;

iv) concernant des actions visant à réduire les nuisances sonores causées par le fret ferroviaire, y compris en transformant le matériel roulant existant; 20 % des coûts éligibles, avec en outre un plafond de 1 % des ressources budgétaires visées à l'article 5, paragraphe 1, point a);

▼B

v) concernant l'amélioration de l'accessibilité des infrastructures de transport pour les personnes handicapées: 30 % du coût éligible des travaux d'adaptation, n'excédant en aucun cas 10 % du coût total éligible des travaux;

vi) concernant des actions soutenant les nouvelles technologies et l'innovation pour tous les modes de transport, 20 % des coûts éligibles;

vii) concernant des actions visant à soutenir des tronçons routiers transfrontaliers: 10 % des coûts éligibles;

c) en ce qui concerne les subventions pour des systèmes et des services d'applications télématiques:

i) pour les composantes terrestres du système ERTMS, du système SESAR, des SIF et des VTMIS: 50 % des coûts éligibles;

ii) pour les composantes terrestres du STI pour le secteur routier: 20 % des coûts éligibles;

iii) pour les composantes embarquées du système ERTMS, 50 % des coûts éligibles;

iv) pour les composantes embarquées du système SESAR, des SIF, des VTMIS ou du STI pour le secteur routier, 20 % des coûts éligibles, avec en outre un plafond de 5 % des ressources budgétaires visées à l'article 5, paragraphe 1, point a);

v) pour des actions en soutien au développement des autoroutes de la mer: 30 % des coûts éligibles;

La Commission crée des conditions favorables au développement de projets concernant les autoroutes de la mer avec des pays tiers;

vi) pour les systèmes d'applications télématiques autres que ceux visés aux points i) à iv), les services de fret et les aires de stationnement sécurisées le long des routes du réseau central: 20 % des coûts éligibles.

3. Dans le secteur de l'énergie, le montant du concours financier de l'Union ne dépasse pas 50 % du coût éligible des études et/ou des travaux. Les taux de financement peuvent être portés à un maximum de 75 % pour des actions qui, sur la base des éléments de preuve visés à l'article 14, paragraphe 2, du règlement (UE) nº 347/2013, garantissent un degré élevé de sécurité d'approvisionnement à l'échelle régionale ou de l'Union, renforcent la solidarité de l'Union ou proposent des solutions hautement innovantes.

4. Dans le secteur des télécommunications, le montant du concours financier de l'Union ne dépasse pas:

a) pour des actions dans le domaine des services génériques: 75 % des coûts éligibles;

b) pour les actions horizontales, y compris la cartographie des infrastructures, les actions de jumelage et l'assistance technique: 75 % des coûts éligibles.

▼B

Les plateformes de services centrales sont généralement financées dans le cadre de marchés. Dans des cas exceptionnels, elles peuvent être financées par une subvention couvrant jusqu'à 100 % des coûts éligibles, sans préjudice du principe de cofinancement.

5. Les taux de financement peuvent être relevés d'un maximum de dix points de pourcentage par rapport aux pourcentages fixés aux paragraphes 2, 3 et 4 pour les actions présentant des synergies entre au moins deux des secteurs visés par le MIE. Cette augmentation ne s'applique pas aux taux de financement visés à l'article 11.

6. Le montant du concours financier à octroyer aux actions sélectionnées 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.

Article 11

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

1. En ce qui concerne le montant de 11 305 500 000 EUR transféré à partir du Fonds de cohésion et à dépenser exclusivement dans les États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion, des appels spécifiques sont lancés pour les projets mettant en œuvre le réseau central ou pour des projets et des priorités horizontales recensés dans la partie I de l'annexe I exclusivement dans les États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion.

2. Les règles applicables au secteur des transports en vertu du présent règlement s'appliquent à ces appels spécifiques. Jusqu'au 31 décembre 2016, la sélection des projets éligibles au financement est menée dans le respect des dotations nationales dans le cadre du Fonds de cohésion. Avec effet au 1er janvier 2017, les ressources transférées au titre du MIE et non engagées dans un projet d'infrastructure de transport, sont mises à la disposition de tous les États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion, pour financer des projets d'infrastructure de transport au titre du présent règlement.

3. Afin de soutenir les États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion qui pourraient rencontrer des difficultés pour concevoir des projets qui présentent une maturité et/ou une qualité et une valeur ajoutée européenne suffisantes, une attention particulière est portée aux actions de soutien du programme destinées à renforcer la capacité institutionnelle et l'efficacité des administrations et des services publics concernés par la conception et la mise en œuvre des projets dont la liste figure dans la partie I de l'annexe I. Pour garantir la meilleure absorption possible des fonds transférés dans tous les États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion, la Commission peut lancer des appels supplémentaires.

4. Le montant de 11 305 500 000 EUR transféré à partir du Fonds de cohésion ne peut être utilisé pour engager des ressources budgétaires en faveur d'instruments financiers en vertu du présent règlement qu'à compter du 1er janvier 2017. À partir de cette date, le montant de 11 305 500 000 EUR transféré à partir du Fonds de cohésion peut être utilisé pour engager des ressources budgétaires en faveur de projets pour lesquels des engagements contractuels ont déjà été conclus par les entités en charge.

▼B

5. Nonobstant l'article 10, et en ce qui concerne le montant de 11 305 500 000 EUR transféré à partir du Fonds de cohésion et à dépenser exclusivement dans les États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion, les taux de financement maximaux sont ceux applicables au Fonds de cohésion visés dans un règlement portant dispositions communes relatives au Fonds européen de développement régional, au Fonds social européen, au Fonds de cohésion, au Fonds européen agricole pour le développement rural et au Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche, portant dispositions générales applicables au Fonds européen de développement régional, au Fonds social européen et au Fonds de cohésion, pour les actions suivantes:

a) les actions en ce qui concerne les subventions pour des études;

b) les actions en ce qui concerne les subventions pour des travaux:

   i) rail et voies navigables;

   ii) actions en soutien aux tronçons routiers transfrontaliers et, pour les États membres ne disposant pas de réseau ferroviaire, au réseau routier RTE-T;

   iii) actions pour le transport intérieur, la desserte et le développement de plateformes logistiques multimodales comprenant la desserte des ports intérieurs et maritimes et des aéroports, y compris par l'installation de systèmes automatiques de réglage selon l'écartement des rails, ainsi que le développement des ports, y compris les services de brise-glace, ainsi que des points d'interconnexion, en accordant une attention particulière aux connexions ferroviaires, excepté dans le cas des États membres ne disposant pas de réseau ferroviaire;

c) les actions en ce qui concerne les subventions pour des systèmes et des services d'applications télématiques:

   i) l'ERTMS, les SIF et les VTMIS, le système SESAR et le STI pour le secteur routier;

   ii) les autres systèmes d'applications télématiques;

   iii) actions en soutien au développement des autoroutes de la mer;

d) les actions en ce qui concerne les subventions destinées à soutenir les nouvelles technologies et l'innovation pour tous les modes de transport.

Article 12

Annulation, réduction, suspension et cessation de la subvention

1. Sauf dans des cas dûment justifiés, la Commission annule le concours financier accordé pour des études qui n'ont pas démarré dans l'année qui suit la date de commencement fixée dans les conditions régissant l'octroi du concours, ou dans les deux ans qui suivent cette date pour toutes les autres actions susceptibles de recevoir un concours financier au titre du présent règlement.

▼B

2. La Commission peut suspendre, réduire, récupérer ou mettre un terme au concours financier conformément aux conditions fixées dans le règlement (UE, Euratom) nº 966/2012 ou à la suite d'une évaluation de l'avancement du projet, notamment en cas de retards importants dans la mise en œuvre de l'action.

3. La Commission peut demander le remboursement intégral ou partiel du concours financier accordé si, dans les deux ans qui suivent la date d'achèvement de l'action fixée dans les conditions régissant l'octroi du concours, la mise en œuvre de l'action bénéficiant de ce concours financier n'a pas été achevée.

4. Avant que la Commission ne prenne l'une des décisions prévues aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent article, elle procède à un examen complet du dossier en coordination avec les organismes visés respectivement à l'article 6, paragraphe 3, et consulte les bénéficiaires concernés afin qu'ils puissent présenter leurs observations dans un délai raisonnable. Après l'évaluation à mi-parcours, la Commission communique au Parlement européen et au Conseil l'ensemble des décisions prises lors de l'adoption annuelle des programmes de travail prévue à l'article 17.

CHAPITRE IV

Passation de marchés

Article 13

Passation de marchés

1. Les procédures de passation de marchés publics lancées par la Commission ou par l'un des organismes visés à l'article 6, paragraphe 3, en son nom propre ou conjointement avec des États membres, peuvent:

a) prévoir des conditions particulières telles que le lieu d'exécution des activités faisant l'objet du marché, lorsque ces conditions sont dûment justifiées par les objectifs des actions et pour autant que ces conditions respectent les principes de l'Union et des États membres régissant les marchés publics;

b) autoriser l'attribution de plusieurs marchés dans le cadre d'une même procédure ("approvisionnement auprès de plusieurs fournisseurs").

2. Dans les cas dûment justifiés et lorsque la mise en œuvre des actions l'exige, le paragraphe 1 peut aussi s'appliquer aux procédures de passation de marchés réalisées par les bénéficiaires de subventions.

CHAPITRE V

Instruments financiers

Article 14

Types d'instruments financiers

1. Les instruments financiers établis conformément au titre VIII du règlement (UE, Euratom) nº 966/2012 peuvent être utilisés afin de faciliter l'accès au financement des entités mettant en œuvre

▼B

des actions contribuant à des projets d'intérêt commun tels qu'ils sont définis dans les règlements (UE) nº 1315/2013 et (UE) nº 347/2013, et dans le règlement pertinent concernant des orientations pour les réseaux transeuropéens dans le domaine des infrastructures de télécommunications, et à la réalisation de leurs objectifs. Les instruments financiers sont fondés sur des évaluations ex ante des imperfections du marché ou des situations d'investissement non optimales et sur les besoins d'investissement. Les principales modalités, conditions et procédures relatives à chaque instrument financier sont fixées dans la partie III de l'annexe I du présent règlement.

2. La contribution globale du budget de l'Union aux instruments financiers n'excède pas 10 % de l'enveloppe financière globale du MIE visée à l'article 5, paragraphe 1.

3. Tous les instruments financiers établis en vertu du règlement (CE) nº 680/2007 et l'instrument de partage des risques relatif aux emprunts obligataires pour le financement de projets émis au titre de la décision nº 1639/2006/CE peuvent, le cas échéant, et sous réserve d'une évaluation préalable, être regroupés avec ceux créés dans le cadre du présent règlement.

Le regroupement d'emprunts obligataires pour le financement de projets est subordonné au rapport intermédiaire qui doit être établi au cours du deuxième semestre de 2013, conformément au règlement (CE) nº 680/2007 et à la décision nº 1639/2006/CE. L'initiative relative aux emprunts obligataires démarre progressivement dans les limites d'un plafond de 230 000 000 EUR au cours des années 2014 et 2015. La mise en œuvre intégrale de l'initiative est conditionnée à une évaluation complète et indépendante qui doit être réalisée en 2015telle qu'elle est prévue dans le règlement (CE) nº 680/2007 et la décision nº 1639/2006/CE. À la lumière de cette évaluation, la Commission envisage, en tenant compte de toutes les options, de proposer des modifications appropriées à la réglementation, y compris à la législation, en particulier si la réponse attendue du marché n'est pas satisfaisante ou si un nombre suffisant d'autres sources de financement de la dette à long terme deviennent disponibles.

4. Les instruments financiers suivants peuvent être utilisés:

a) des instruments de fonds propres, tels que des fonds d'investissement privilégiant la mise à disposition de capitaux à risque pour des actions contribuant à des projets d'intérêt commun;

b) des prêts et/ou des garanties facilités par des instruments de partage des risques, y compris les mécanismes de rehaussement des emprunts obligataires destinés au financement de projets, qu'il s'agisse d'un seul projet ou d'un portefeuille de projets, émis par un organisme financier sur ses ressources propres avec une contribution de l'Union au provisionnement et/ou à la dotation de capital;

Article 15

Conditions d'octroi d'un concours financier au moyen d'instruments financiers

1. Les actions bénéficiant d'un soutien au titre d'instruments financiers sont sélectionnées en fonction de leur maturité et favorisent la diversification sectorielle conformément aux articles 3 et 4, ainsi qu'un équilibre géographique entre les États membres. Elles doivent:

▼B

a) présenter une valeur ajoutée européenne;

b) répondre aux objectifs de la stratégie Europe 2020;

c) présenter un effet de levier eu égard au concours de l'Union, ce qui signifie qu'elles visent à mobiliser un investissement global qui excède le montant de cette contribution selon les indicateurs préalablement définis.

2. L'Union, tout État membre et d'autres investisseurs peuvent apporter un concours financier supplémentaire aux contributions reçues par les instruments financiers, à condition que la Commission approuve tout changement des critères d'éligibilité des actions et/ou de la stratégie d'investissement de l'instrument qui se révélerait nécessaire en raison de la contribution supplémentaire.

3. Les instruments financiers visent à renforcer l'effet multiplicateur des dépenses de l'Union en attirant des financements complémentaires d'investisseurs privés. Les instruments financiers peuvent générer des rendements acceptables pour atteindre les objectifs d'autres partenaires ou investisseurs, tout en visant à préserver la valeur des actifs fournis par le budget de l'Union.

4. Les instruments financiers relevant du présent règlement peuvent être conjugués à des subventions financées sur le budget de l'Union.

5. La Commission peut fixer des conditions supplémentaires dans les programmes de travail visés à l'article 17 selon les besoins spécifiques des secteurs des transports, des télécommunications et de l'énergie.

Article 16

Actions dans les pays tiers

Les actions réalisées dans des pays tiers peuvent bénéficier d'un soutien au titre des instruments financiers si ces actions sont nécessaires pour la mise en œuvre d'un projet d'intérêt commun.

CHAPITRE VI

Programmation, mise en œuvre et contrôle

Article 17

Programmes de travail pluriannuels et/ou annuels

1. La Commission adopte, par la voie d'actes d'exécution, des programmes de travail pluriannuels et annuels pour chacun des secteurs des transports, des télécommunications et de l'énergie. Elle peut également adopter des programmes de travail pluriannuels et annuels couvrant plusieurs secteurs. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 25, paragraphe 2.

2. La Commission révise les programmes de travail pluriannuels au moins à mi-parcours. Si nécessaire, elle révise les programmes de travail pluriannuels par la voie d'un acte d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 25, paragraphe 2.

▼B

3. La Commission adopte les programmes de travail pluriannuels dans le secteur des transports pour les projets d'intérêt commun figurant à la partie I de l'annexe I.

Le montant de l'enveloppe financière est compris dans une fourchette de 80 à 85 % des ressources budgétaires visées à l'article 5, paragraphe 1, point a).

Les projets décrits dans la partie I de l'annexe I ne sont pas contraignants pour les États membres en ce qui concerne leurs décisions en matière de programmation. La décision de mettre en œuvre ces projets relève de la compétence des États membres et dépend des capacités de financement public ainsi que de leur viabilité socio-économique, conformément à l'article 7 du règlement (UE) nº 1315/2013.

4. La Commission adopte les programmes de travail annuels pour les secteurs des transports, des télécommunications et de l'énergie sont adoptés pour les projets d'intérêt commun qui ne sont pas inclus dans les programmes de travail pluriannuels.

5. La Commission, lorsqu'elle adopte les programmes de travail pluriannuels et annuels pour chaque secteur, définit les critères de sélection et d'attribution conformément aux objectifs et priorités énoncés aux articles 3 et 4 du présent règlement ainsi que dans les règlements (UE) nº 1315/2013, et (UE) nº 347/2013, ou le règlement pertinent concernant des orientations pour les réseaux transeuropéens dans le domaine des infrastructures de télécommunications. Lors de l'établissement des critères d'octroi, la Commission prend en considération les orientations générales énoncées dans la partie V de l'annexe I du présent règlement.

6. Dans le secteur de l'énergie, la priorité est donnée, dans les deux premiers programmes de travail annuels, aux projets d'intérêt commun et aux mesures connexes visant à mettre fin à l'isolement énergétique et à éliminer les goulets d'étranglement, ainsi qu'à l'achèvement du marché intérieur de l'énergie.

7. Les programmes de travail sont coordonnés de manière à permettre l'exploitation des synergies entre les secteurs des transports, de l'énergie et des télécommunications, notamment dans des domaines tels que les réseaux d'énergie intelligents, la mobilité électrique, les systèmes de transport intelligents et durables, les droits de passage communs ou le couplage d'infrastructures. La Commission adopte au moins un appel à propositions multisectoriel pour des actions éligibles au titre de l'article 7, paragraphe 5, les dotations financières des secteurs étant arrêtées proportionnellement à la participation de chaque secteur dans les coûts éligibles des actions retenues pour un financement dans le cadre du MIE.

Article 18

Octroi du concours financier de l'Union

1. À la suite de chaque appel à propositions et sur la base des programmes de travail pluriannuels ou annuels visés à l'article 17, la Commission décide, conformément à la procédure d'examen visée à l'article 25, du montant du concours financier à octroyer aux projets sélectionnés ou à des parties de ceux-ci. Elle précise les conditions et modalités de mise en œuvre.

▼B

2. La Commission informe les bénéficiaires et les États membres concernés de tout concours financier devant être octroyé.

Article 19

Versements annuels

La Commission peut fractionner les engagements budgétaires en versements annuels. Dans ce cas, elle engage les versements annuels en tenant compte de l'avancement des actions bénéficiant d'un concours financier, de leurs besoins prévisionnels et des disponibilités budgétaires.

La Commission communique aux bénéficiaires de subventions, aux États membres concernés et, s'il s'applique aux instruments financiers, aux institutions financières concernées un échéancier indicatif des différents versements annuels.

Article 20

Report de crédits annuels

Les crédits non utilisés à la fin de l'exercice financier pour lequel ils ont été inscrits sont reportés conformément au règlement (UE, Euratom) nº 966/2012.

Article 21

Actes délégués

1. Sous réserve de l'approbation de l'États membres concernés visée à l'article 172, deuxième alinéa, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, le pouvoir d'adopter des actes délégués est conféré à la Commission conformément à l'article 25 du présent règlement en ce qui concerne la modification de la partie I de l'annexe I du présent règlement, afin de tenir compte de l'évolution des priorités de financement dans le domaine des réseaux transeuropéens, ainsi que des changements relatifs aux projets d'intérêt commun définis dans [le règlement (EU) nº 1315/2013. Lorsqu'elle modifie la partie I de l'annexe I du présent règlement, la Commission s'assure:

a) que les projets d'intérêt commun conformément au règlement (UE) nº 1315/2013 sont susceptibles d'être réalisés intégralement ou partiellement au titre du cadre financier pluriannuel pour la période 2014-2020;

b) que les modifications sont conformes aux critères d'éligibilité fixés à l'article 7 du présent règlement;

c) en ce qui concerne la partie I de l'annexe I du présent règlement, que toutes les sections comprennent des projets d'infrastructure dont la réalisation nécessitera leur inclusion dans un programme de travail pluriannuel conformément à l'article 17, paragraphe 3, du présent règlement, sans modifier le tracé des corridors du réseau central.

▼B

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 26 du présent règlement afin de modifier les principales modalités, conditions et procédures énoncées dans la partie III de l'annexe I du présent règlement et régissant le concours de l'Union à chaque instrument financier établi conformément aux règles pour les instruments de prêt et les instruments de fonds propres énoncées dans la partie III de l'annexe I du présent règlement, conformément aux conclusions du rapport intermédiaire et de l'évaluation indépendante de la phase pilote de l'initiative Europe 2020 relative aux emprunts obligataires pour le financement de projets établie au titre de la décision nº 1639/2006/CE et du règlement (CE) nº 680/2007, et afin de tenir compte de l'évolution des conditions du marché en vue d'optimiser la conception et la mise en œuvre des instruments financiers relevant du présent règlement.

Lorsqu'elle modifie la partie III de l'annexe I du présent règlement dans les cas énoncés dans le premier alinéa, la Commission veille en permanence à ce que:

a) les modifications soient effectuées conformément aux critères fixés dans le règlement (UE, Euratom) nº 966/2012, y compris l'évaluation ex ante visée à son article 140, paragraphe 2, point f); et

b) les modifications se limitent à:

i) la révision du seuil applicable au financement par dette subordonnée figurant à la partie III, points I.1 a) et b), de l'annexe I du présent règlement, en vue de rechercher une diversification sectorielle et un équilibre géographique entre les États membres conformément à l'article 15;

ii) la révision du seuil applicable au crédit privilégié figurant à la partie III, point I.1 a), de l'annexe I du présent règlement, en vue de rechercher une diversification sectorielle et un équilibre géographique entre les États membres conformément à l'article 15;

iii) l'association à d'autres sources de financement, visée à la partie III, points I.3 et II.3, de l'annexe I;

(iv) la sélection des entités en charge, visée à la partie III, points I.4 et II.4, de l'annexe I; et

v) la tarification et le partage des risques et des recettes visés à la partie III, points I.6 et II.6, de l'annexe I.

3. Dans le secteur des transports et dans les limites des objectifs généraux énoncés à l'article 3 et des objectifs sectoriels spécifiques visés à l'article 4, paragraphe 2, point a), la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 26 précisant les priorités de financement qui devront apparaître dans les programmes de travail visés à l'article 17 pour la durée du MIE en ce qui concerne les actions éligibles au titre de l'article 7, paragraphe 2. La Commission adopte un acte délégué au plus tard le 22 décembre 2014.

4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 26 pour relever jusqu'à 20 % au maximum le plafond fixé à l'article 14, paragraphe 2, si les conditions suivantes sont respectées:

▼B

i) l'évaluation de la phase pilote de l'initiative relative aux emprunts obligataires pour le financement de projets effectuée en 2015 donne un résultat positif; et

ii) l'absorption d'instruments financiers est supérieure à 8 % en termes d'engagements contractuels sur des projets.

5. S'il s'avère nécessaire de s'écarter de plus de cinq points de pourcentage de la dotation prévue pour un objectif spécifique dans le domaine des transports, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 26 pour modifier les pourcentages indicatifs fixés dans la partie IV de l'annexe I.

6. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 26 pour modifier la liste des orientations générales à prendre en considération lors de l'établissement des critères d'attribution, établie dans la partie V de l'annexe I, afin de tenir compte de l'évaluation à mi-parcours du présent règlement ou des conclusions tirées de sa mise en œuvre. Cette modification s'effectue d'une manière compatible avec les orientations sectorielles respectives.

Article 22

Responsabilité des bénéficiaires et des États membres

Les bénéficiaires et les États membres mettent tout en œuvre pour exécuter, dans le cadre de leurs responsabilités respectives, et sans préjudice des obligations qui incombent aux bénéficiaires au titre des conditions régissant les subventions, les projets d'intérêt commun qui bénéficient d'un concours financier de l'Union accordé au titre du présent règlement.

Les États membres effectuent le suivi technique et le contrôle financier des actions en étroite coopération avec la Commission et certifient que les dépenses supportées au titre de projets ou de parties de projets ont été décaissés et que le décaissement a été conforme aux règles applicables. Les États membres peuvent demander à la Commission de participer aux contrôles et aux vérifications sur place.

Les États membres informent la Commission une fois par an, le cas échéant au moyen d'un système d'information technique et géographique interactif, de l'état d'avancement des projets d'intérêt commun et des investissements réalisés à cette fin, y compris le montant du soutien accordé en vue d'atteindre les objectifs en matière de changement climatique. Sur cette base, la Commission publie, et actualise au moins annuellement, des informations sur les projets spécifiques au titre du MIE.

Article 23

Respect des politiques et du droit de l'Union

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

▼B

Article 24

Protection des intérêts financiers de l'Union

1. Lorsque des actions financées dans le cadre du présent règlement sont mises en œuvre, la Commission prend les mesures appropriées pour veiller à ce que les intérêts financiers de l'Union soient protégés grâce à l'application de mesures préventives contre la fraude, la corruption et toute autre activité illégale, à des contrôles efficaces et, lorsque des irrégularités sont constatées, à la récupération des montants indûment versés et, le cas échéant, à l'application de sanctions administratives et financières effectives, proportionnées et dissuasives.

2. La Commission ou ses représentants et la Cour des comptes disposent d'un pouvoir d'audit, sur pièces et sur place, sur les actions de tous les bénéficiaires de subventions, organes d'exécution, contractants et sous-contractants qui ont bénéficié de fonds de l'Union au titre du présent règlement.

3. L'Office européen de lutte antifraude (OLAF) peut procéder à des enquêtes, y compris des contrôles et vérifications sur place, conformément aux dispositions et aux procédures du règlement (UE, Euratom) nº 883/2013 du Parlement européen et du Conseil [1] et du règlement (Euratom, CE) nº 2185/96 du Conseil [2], en vue d'établir l'existence éventuelle d'une fraude, d'un acte de corruption ou de toute autre activité illégale affectant les intérêts financiers de l'Union, liée à une convention de subvention, à une décision de subvention ou à un contrat financé au titre du présent règlement.

4. Sans préjudice des paragraphes 1, 2 et 3, les accords de coopération avec des pays tiers et avec des organisations internationales, les contrats, les conventions de subvention, les décisions de subvention et les contrats résultant de la mise en œuvre du présent règlement contiennent des dispositions habilitant expressément la Commission, la Cour des comptes et l'OLAF à procéder à de tels audits et à de telles enquêtes, conformément à leurs compétences respectives.

TITRE II

DISPOSITIONS GÉNÉRALES ET FINALES

Article 25

Comité

1. La Commission est assistée par le comité de coordination du MIE. Il s'agit d'un comité au sens du règlement (UE) nº 182/2011.

2. Dans les cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) nº 182/2011 s'applique.

---

[1] Règlement (UE, Euratom) nº 883/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 septembre 2013 nº 883/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 septembre 2013 relatif aux enquêtes effectuées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) et abrogeant le règlement (CE) nº 1073/1999 du Parlement européen et du Conseil et le règlement (Euratom) nº 1074/1999 du Conseil (JO L 248 du 18.9.2013, p. 1).

[2] Règlement (Euratom, CE) nº 2185/96 du Conseil du 11 novembre 1996 relatif aux contrôles et vérifications sur place effectués par la Commission pour la protection des intérêts financiers des Communautés européennes contre les fraudes et autres irrégularités (JO L 292 du 15.11.1996, p. 2).

▼B

3. Afin de garantir leur cohérence et de veiller à ce que des synergies soient identifiées, exploitées et évaluées entre les secteurs des transports, des télécommunications et de l'énergie, le comité veille à avoir une vision horizontale de tous les programmes de travail visés à l'article 17. Il cherche, en particulier, à coordonner ces programmes de travail en vue de permettre l'organisation d'appels à propositions multisectoriels.

Article 26

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués est conféré à la Commission sous réserve des conditions fixées par le présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 21 est conféré à la Commission du 1er janvier 2014 au 31 décembre 2020.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 21 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou par le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

5. Un acte délégué adopté conformément à l'article 21 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objection dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil, ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous les deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 27

Évaluation

1. Au plus tard le 31 décembre 2017, la Commission, en coopération avec les États membres et les bénéficiaires concernés, élabore un rapport d'évaluation qu'elle présentera au Parlement européen et au Conseil sur la réalisation des objectifs de toutes les mesures (du point de vue des résultats et des incidences) et sur l'efficacité de l'utilisation des ressources et la valeur ajoutée européenne du MIE, en vue d'une décision concernant la reconduction, la modification ou la suspension des mesures. L'évaluation examine aussi les possibilités de simplification, la cohérence interne et externe des mesures, la pertinence de tous les objectifs, et leur contribution aux priorités de l'Union en termes de croissance intelligente, durable et inclusive, y compris leur incidence sur la cohésion économique, sociale et territoriale. Ce rapport comporte une évaluation des économies d'échelle réalisées par la Commission aux niveaux financier, technique et humain dans la gestion du MIE et, le cas échéant, du nombre total de projets exploitant les synergies entre les secteurs. Cet examen porte également sur la manière de rendre les instruments financiers plus efficaces. Le rapport d'évaluation tient compte des résultats des évaluations concernant les incidences à long terme des mesures précédentes.

▼B

2. Le MIE prend en compte l'évaluation complète et indépendante de l'initiative Europe 2020 relative aux emprunts obligataires pour le financement de projets à effectuer en 2015. La Commission et les États membres, sur la base de cette évaluation, évaluent la pertinence de cette initiative, ainsi que son efficacité à accroître le volume des investissements dans des projets prioritaires et à améliorer l'efficience des dépenses de l'Union.

3. La Commission effectue une évaluation ex post en étroite coopération avec les États membres et les bénéficiaires. L'évaluation ex post examine l'efficacité et l'efficience du MIE et son incidence sur la cohésion économique, sociale et territoriale, ainsi que sa contribution aux priorités de l'Union en termes de croissance intelligente, durable et inclusive, et l'ampleur et les résultats de l'aide utilisée en vue d'atteindre les objectifs en matière de changement climatique.

4. Les évaluations tiennent compte des progrès réalisés tels que mesurés au regard des indicateurs de performance visés aux articles 3 et 4.

5. La Commission communique les conclusions de ces évaluations au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions.

6. La Commission et les États membres, assistés des autres bénéficiaires éventuels, peuvent procéder à une évaluation des modalités de réalisation des projets ainsi que de l'incidence de leur mise en œuvre, afin d'apprécier si les objectifs fixés, y compris en matière de protection de l'environnement, ont été atteints.

7. La Commission peut demander à un État membre concerné par un projet d'intérêt commun de présenter une évaluation spécifique des actions et des projets liés financés en vertu du présent règlement ou, le cas échéant, de lui fournir les informations et l'assistance nécessaires pour procéder à l'évaluation de ces projets.

Article 28

Information, communication et publicité

1. Les bénéficiaires et, le cas échéant, les États membres concernés veillent à ce qu'une publicité adéquate entoure l'aide accordée au titre du présent règlement et à ce que la transparence prévale, afin de faire connaître à l'opinion publique le rôle joué par l'Union dans la réalisation des projets.

2. La Commission met en œuvre des actions d'information et de communication relatives aux projets et aux résultats du MIE. Les ressources allouées aux actions de communication au titre de l'article 5, paragraphe 2, contribuent également aux actions de communication interne sur les priorités politiques de l'Union dans la mesure où elles ont un lien avec les objectifs généraux visés à l'article 3.

▼B

Article 29

Modification du règlement (UE) nº 913/2010

Le règlement (UE) nº 913/2010 est modifié comme suit:

L'annexe du règlement (UE) nº 913/2010 est remplacée par le texte de l'annexe II du présent règlement. Par conséquent, les corridors de fret ferroviaire révisés restent soumis aux dispositions du règlement (UE) nº 913/2010.

Article 30

Dispositions transitoires

Le présent règlement n'affecte ni la poursuite ni la modification, y compris la suppression totale ou partielle, des projets concernés jusqu'à leur achèvement, ou d'un concours financier octroyé par la Commission en vertu des règlements (CE) nº 680/2007 et (CE) nº 67/2010, ou de toute autre législation applicable à ce concours financier au 31 décembre 2013, qui continuent de s'appliquer aux actions concernées jusqu'à leur achèvement.

Article 31

Abrogation

Sans préjudice de l'article 30 du présent règlement, le règlement (CE) nº 680/2007 et le règlement (CE) nº 67/2010 sont abrogés à compter du 1er janvier 2014.

Article 32

Entrée en vigueur

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

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

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

▼B

ANNEXE I

PARTIE I

LISTE DES PROJETS RELATIFS AU RÉSEAU CENTRAL PRÉSÉLECTIONNÉS DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

1. **Priorités horizontales**

Gestion et services innovants	Ciel unique européen - système SESAR
Gestion et services innovants	Systèmes d'applications télématiques pour le transport par route, par rail, par voies navigables et par navires (ITS, ERTMS, RIS et VTMIS)
Gestion et services innovants	Ports maritimes, autoroutes de la mer et aéroports du réseau central, infrastructures sûres et sécurisées
Nouvelles technologies et innovations	Nouvelles technologies et innovation conformément à l'article 33, points a) à d), du règlement (UE) nº 1315/2013

2. **Corridors du réseau central**

Baltique – Adriatique

TRACÉ:

Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków

Gdańsk – Varsovie – Katowice

Katowice – Ostrava – Brno – Wien

Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava

Katowice – Žilina – Bratislava – Wien

Wien – Graz – Villach – Udine – Trieste

Udine – Venezia – Padova – Bologna – Ravenna

Graz – Maribor – Ljubljana – Koper/Trieste

TRONÇONS PRÉSÉLECTIONNÉS, Y COMPRIS LES PROJETS:

Gdynia – Katowice	Rail	Travaux
Gdynia, Gdańsk	Ports	Interconnexions portuaires, développement (plus poussé) de plateformes multimodales
Warszawa – Katowice	Rail	Travaux
Wroclaw – Poznań – Szczecin/Świnoujście	Rail	Travaux
Świnoujście, Szczecin	Port	Interconnexions portuaires
Bielsko Biala – Žilina	Route	Travaux
Katowice - Ostrava - Brno - Wien & Katowice - Žilina - Bratislava - Wien	Rail	Travaux, en particulier les tronçons transfrontaliers PL-CZ, CZ-AT, PL-SK et SK-AT, voie Brno-Přerov; développement (plus poussé) de plateformes multimodales et desserte ferroviaire de l'aéroport

▼B

Wien - Graz - Klagenfurt - Udine - Venezia - Ravenna	Rail	En partie construction de nouvelles lignes (tunnel de base de Semmering et ligne ferroviaire pour Koralm), modernisation des lignes ferroviaires; travaux en cours; développement (plus poussé) de plateformes multimodales; modernisation de la ligne à deux voies existante entre Udine, Cervignano et Trieste
Graz – Maribor – Pragersko	Rail	Études et travaux en vue d'une deuxième voie
Trieste, Venezia, Ravenna, Koper	Ports	Interconnexions portuaires; développement (plus poussé) de plateformes multimodales

Mer du Nord - Baltique

TRACÉ:

Helsinki – Tallinn – Rīga

Ventspils – Rīga

Rīga – Kaunas

Klaipėda – Kaunas – Vilnius

Kaunas – Warszawa

BY border – Warszawa – Poznań – Frankfurt/Oder – Berlin – Hamburg

Berlin – Magdeburg – Braunschweig – Hannover

Hannover – Bremen – Bremerhaven/Wilhelmshaven

Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht

Utrecht – Amsterdam

Utrecht – Rotterdam – Antwerpen

Hannover – Köln – Antwerpen

TRONÇONS PRÉSÉLECTIONNÉS, Y COMPRIS LES PROJETS:

Helsinki – Tallinn	Ports, autoroutes de la mer	Interconnexions portuaires; développement (plus poussé) de plateformes multimodales et de leurs interconnexions; services de brise-glace; autoroutes de la mer
Tallinn – Rīga – Kaunas – Warszawa	Rail	Études (détaillées) concernant une nouvelle ligne à écartement UIC totalement interopérable; travaux à entamer avant 2020; modernisation et nouvelle ligne sur le territoire PL; desserte ferroviaire des aéroports/ports, terminaux rail-route, autoroutes de la mer
Ventspils – Rīga	Rail	Modernisation, interconnexions portuaires, autoroutes de la mer
Klaipėda – Kaunas	Rail	Modernisation, interconnexions portuaires, autoroutes de la mer
Kaunas – Vilnius	Rail	Modernisation, desserte aéroportuaire, terminaux rail-route

▼B

Corridor Via Baltica	Route	Travaux sur des tronçons transfrontaliers (EE, LV, LT, PL)
Frontière BY – Warszawa – Poznań – Frontière DE	Rail	Travaux sur la ligne existante, études concernant une ligne à grande vitesse
Frontière PL – Berlin – Hannover – Amsterdam/ Rotterdam	Rail	Études et modernisation de plusieurs tronçons (Amsterdam – Utrecht – Arnhem; Hannover – Berlin)
Wilhelmshaven - Bremerhaven - Bremen	Rail	Études et travaux
Berlin - Magdeburg – Hannover, Mittellandkanal, canaux ouest-allemands, Rhin, Waal, Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	Voies navigables	Études, travaux en vue d'une meilleure navigabilité et modernisation des voies navigables et des écluses
Écluses d'Amsterdam & Amsterdam - Rijnkanaal	Voies navigables	Études en cours concernant les écluses; port: interconnexions (études et travaux, y compris modernisation de l'écluse Beatrix)

Méditerranée

TRACÉ:

Algeciras – Bobadilla –Madrid – Saragosse – Tarragone

Sevilla – Bobadilla – Murcia

Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona

Tarragona – Barcelona – Perpignan – Marseille/Lyon - Torino – Novara – Milano – Verona – Padova – Venezia – Ravenna/Trieste/Koper - Ljubljana – Budapest

Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapest – Frontière UA

TRONÇONS PRÉSÉLECTIONNÉS, Y COMPRIS LES PROJETS:

Algeciras - Madrid	Rail	Études en cours, travaux à entamer avant 2015 et à achever d'ici à 2020
Sevilla - Antequera - Granada - Almería - Cartagena - Murcia - Alicante - Valencia	Rail	Études et travaux
Madrid-Zaragoza-Barcelona	Rail	Modernisation de lignes existantes (gabarit, embranchements, plateformes)
Valencia - Tarragona - Barcelona	Rail	Construction prévue entre 2014 et 2020
Barcelona	Port	Interconnexions ferroviaires avec le port et l'aéroport
Barcelona - Perpignan	Rail	Tronçon transfrontalier, travaux en cours, nouvelle ligne à achever d'ici 2015, modernisation de la ligne existante (gabarit, embranchements, plateformes)
Perpignan - Montpellier	Rail	Contournement de Nîmes – Montpellier opérationnel en 2017, Montpellier – Perpignan en 2020

▼B

Lyon	Rail	Soulager les goulets d'étranglement de Lyon: études et travaux
Lyon – Avignon – Marseille	Rail	Modernisation
Lyon - Torino	Rail	Tronçon transfrontalier, travaux du tunnel de base: études et travaux concernant les voies d'accès
Milano - Brescia	Rail	En partie modernisation, et en partie nouvelle ligne à grande vitesse
Brescia - Venezia - Trieste	Rail	Travaux à entamer avant 2014 sur plusieurs tronçons en synergie avec les mesures de modernisation réalisées sur les parties partiellement communes, comme dans le corridor Baltique-Adriatique
Milano – Cremona- Mantova – Porto Levante/Venezia - Ravenna/Trieste	Voies navigables	Études et travaux
Cremona, Mantova, Venezia, Ravenna, Trieste	Ports de navigation intérieure	Interconnexions portuaires, développement (plus poussé) de plateformes multimodales
Trieste - Divača	Rail	Études et modernisation partielle en cours; tronçon transfrontalier à réaliser pour après 2020
Koper - Divača - Ljubljana – Pragersko	Rail	Études et modernisation/nouvelle ligne en partie
Rijeka – Zagreb – Budapest	Rail	Études et travaux (y compris construction d'une nouvelle voie et d'une deuxième voie entre Rijeka et la frontière HU)
Rijeka	Port	Modernisation et développement de l'infrastructure, développement de plateformes multimodales et interconnexions
Ljubljana – Zagreb	Rail	Études et travaux
Nœud de Ljubljana	Rail	Nœud de Ljubljana, y compris plateforme multimodale; desserte ferroviaire de l'aéroport
Pragersko - Zalalövö	Rail	Tronçon transfrontalier: études, travaux à entamer avant 2020
Lendava - Letenye	Route	Modernisation d'un tronçon transfrontalier
Boba- Székesfehérvár	Rail	Modernisation
Budapest – Miskolc – Frontière UA	Rail	Modernisation
Vásárosnamény - Frontière UA	Route	Modernisation d'un tronçon transfrontalier

Orient/Méditerranée orientale

TRACÉ:

Hamburg – Berlin

Rostock – Berlin – Dresden

Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Dresden

▼B

Dresden – Ústí nad Labem – Mělník/Praha - Kolín

Kolín – Pardubice – Brno – Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Timişoara – Craiova – Calafat – Vidin– Sofia

Sofia – Plovdiv – Burgas

Plovdiv – TR border

Sofia – Thessaloniki – Athína – Piraeus – Lemesos – Lefkosia

Athína – Patras/Igoumenitsa

TRONÇONS PRÉSÉLECTIONNÉS, Y COMPRIS LES PROJETS:

Dresden - Praha	Rail	Études concernant une ligne à grande vitesse
Praha	Rail	Modernisation, contournement pour le fret; desserte ferroviaire de l'aéroport
Praha – Břeclav	Rail	Modernisation
Hamburg – Dresden – Praha – Pardubice	Voies navigables	Études concernant l'Elbe et la Vltava, travaux en vue d'une meilleure navigabilité et modernisation
écluses de Děčín	Voies navigables	Études
Praha - Brno - Břeclav	Rail	Modernisation, incluant nœud ferroviaire de Brno et plateforme multimodale
Břeclav – Bratislava	Rail	Tronçon transfrontalier, modernisation
Bratislava – Hegyeshalom	Rail	Tronçon transfrontalier, modernisation
Mosonmagyaróvár – Frontière SK	Route	Tronçon transfrontalier, modernisation
Tata – Biatorbágy	Rail	Modernisation
Budapest – Arad – Timişoara – Calafat	Rail	Modernisation presque achevée en HU, en cours en RO
Vidin – Sofia – Burgas / Frontière TR Sofia – Thessaloniki – Athína/Piraeus	Rail	Études et travaux concernant Vidin – Sofia – Thessaloniki – Athína; modernisation de Sofia – Burgas/Frontière TR
Vidin – Craiova	Route	Tronçon transfrontalier, modernisation
Thessaloniki, Igoumenitsa	Port	Développement et modernisation des infrastructures, interconnexions multimodales
Athína/Piraeus/Heraklion – Lemesos	Port, autoroutes de la mer	Capacité portuaire et interconnexions multimodales
Lemesos – Lefkosia	Ports, plateformes multimodales	Modernisation de l'interconnexion intermodale, y compris périphérique sud de Nicosie, études et travaux, systèmes de gestion du trafic
Lefkosia – Larnaca	Plateformes multimodales	Interconnexions multimodales et systèmes d'applications télématiques

▼B

Patras	Port	Interconnexions portuaires, développement (plus poussé) de plateformes multimodales
Athina - Patras	Rail	Études et travaux, interconnexions portuaires

Scandinavie - Méditerranée

TRACÉ:

Frontière RU– Hamina/Kotka – Helsinki – Turku/Naantali – Stockholm – Malmö

Oslo – Göteborg – Malmö – Trelleborg

Malmö – København – Kolding/Lübeck – Hamburg – Hannover

Bremen – Hannover – Nürnberg

Rostock – Berlin – Leipzig – München

Nürnberg – München – Innsbruck – Verona – Bologna – Ancona/Firenze

Livorno/La Spezia - Firenze – Roma – Napoli – Bari – Taranto – Valletta

Napoli – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta

TRONÇONS PRÉSÉLECTIONNÉS, Y COMPRIS LES PROJETS:

Hamina/Kotka – Helsinki	Port, rail	Interconnexions portuaires, modernisation de lignes ferroviaires, services de brise-glace
Helsinki	Rail	Desserte ferroviaire de l'aéroport
Frontière RU – Helsinki	Rail	Travaux en cours
Helsinki – Turku	Rail	Modernisation
Turku/Naantali – Stockholm	Ports, autoroutes de la mer	Interconnexions portuaires, services de brise-glace
Stockholm – Malmö (Triangle nordique)	Rail	Travaux en cours sur des tronçons précis
Trelleborg - Malmö – Göteborg – Frontière NO	Rail, port, autoroutes de la mer	Travaux, plateformes multimodales et liaisons entre port et arrière-pays
Fehmarn	Rail	Études en cours, travaux de construction de la liaison fixe du Fehmarn Belt devant commencer en 2015
København – Hamburg via Fehmarn: voies d'accès	Rail	Voies d'accès DK à achever d'ici à 2020, voies d'accès DE à achever en 2 étapes; électrification d'une voie avec l'achèvement de la liaison fixe et mise à deux voies sept ans plus tard
Rostock	Ports, autoroutes de la mer	Interconnexions entre les ports et le rail; ferries à faibles émissions; services de brise-glace
Rostock - Berlin - Nürnberg	Rail	Études et modernisation
Hamburg/Bremen - Hannover	Rail	Études en cours

▼B

Halle – Leipzig – Nürnberg	Rail	Travaux en cours, à achever d'ici à 2017
München – Wörgl	Rail	Accès au tunnel de base du Brenner et tronçon transfrontalier: Études
Tunnel de base du Brenner	Rail	Études et travaux
Fortezza - Verona	Rail	Études et travaux
Napoli - Bari	Rail	Études et travaux
Napoli – Reggio Calabria	Rail	Modernisation
Verona – Bologna	Rail	Modernisation en cours
Ancona, Napoli, Bari, La Spezia, Livorno	Ports	Interconnexions portuaires, développement (plus poussé) de plateformes multimodales
Messina - Catania – Augusta/ Palermo	Rail	Modernisation (tronçons restants)
Palermo/Taranto - Valletta/ Marsaxlokk	Ports, autoroutes de la mer	Interconnexions portuaires
Valletta - Marsaxlokk	Port, aéroport	Modernisation d'interconnexions modales, y compris Marsaxlokk-Luqa- Valletta
Bologna – Ancona	Rail	Modernisation

Rhin - Alpes

TRACÉ:

Genova – Milano – Lugano – Basel

Genova –Novara – Brig – Bern – Basel – Karlsruhe – Mannheim – Mainz – Koblenz – Köln

Köln – Düsseldorf – Duisburg – Nijmegen/Arnhem – Utrecht – Amsterdam

Nijmegen – Rotterdam – Vlissingen

Köln – Liège – Bruxelles/Brussel – Gent

Liège – Antwerpen – Gent – Zeebrugge

TRONÇONS PRÉSÉLECTIONNÉS, Y COMPRIS LES PROJETS:

Genova	Port	Interconnexions portuaires
Genova - Milano/Novara - Frontière CH	Rail	Études; travaux à entamer avant 2020
Basel – Antwerpen/ Rotterdam - Amsterdam	Voies navigables	Travaux en vue d'une meilleure navigabilité
Karlsruhe - Basel	Rail	Travaux en cours
Frankfurt - Mannheim	Rail	Études en cours
Liège	Rail	Desserte ferroviaire du port et de l'aéroport
Rotterdam – Zevenaar	Rail	Études en cours, modernisation

▼B

Zevenaar - Emmerich - Oberhausen	Rail	Travaux en cours
Zeebrugge – Gent – Antwerpen - Frontière DE	Rail	Modernisation

Atlantique

TRACÉ:

Algesiras – Bobadilla – Madrid

Sines/Lisboa – Madrid – Valladolid

Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto

Aveiro – Valladolid – Vitoria – Bergara – Bilbao/Bordeaux – Paris – Le Havre/Metz – Mannheim/Strasbourg

TRONÇONS PRÉSÉLECTIONNÉS, Y COMPRIS LES PROJETS:

Liaison ferroviaire à grande vitesse Sines/Lisboa – Madrid	Rail, ports	Études et travaux en cours, modernisation de la connexion intermodale des ports de Sines/Lisboa
Liaison ferroviaire à grande vitesse Porto – Lisboa	Rail	Études en cours
Liaison ferroviaire Aveiro - Salamanca - Medina del Campo	Rail	Tronçon transfrontalier: travaux en cours
Liaison ferroviaire Bergara – San Sebastián – Bayonne	Rail	Achèvement en ES prévu d'ici à 2016, en FR d'ici à 2020
Bayonne - Bordeaux	Rail	Consultation publique en cours
Bordeaux - Tours	Rail	Travaux en cours
Paris	Rail	Contournement par le sud à grande vitesse
Baudrecourt - Mannheim	Rail	Modernisation
Baudrecourt - Strasbourg	Rail	Travaux en cours, à achever d'ici à 2016
Le Havre - Paris	Voies navigables	Modernisation
Le Havre - Paris	Rail	Études, modernisation
Le Havre	Port, rail	Études et travaux sur les capacités portuaires, autoroutes de la mer et interconnexions

Mer du Nord - Méditerranée

TRACÉ:

Belfast – Baile Átha Cliath/Dublin – Corcaigh/Cork

Glasgow/Edinburgh – Liverpool/Manchester – Birmingham

Birmingham – Felixstowe/London/Southampton

London – Lille – Brussel/Bruxelles

▼B

Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brussel/Bruxelles – Luxembourg

Luxembourg – Metz – Dijon – Macon – Lyon – Marseille

Luxembourg – Metz – Strasbourg – Basel

Antwerpen/Zeebrugge – Gent – Dunkerque/Lille – Paris

TRONÇONS PRÉSÉLECTIONNÉS, Y COMPRIS LES PROJETS:

Corcaigh/Cork - Dublin - Baile Átha Cliath/Belfast	Rail	Studies and works; Baile Átha Cliath/Dublin Interconnector (DART);
Belfast	Port, connexions multimodales	Modernisation
Glasgow - Edinburgh	Rail	Modernisation
Manchester – Liverpool	Rail	Modernisation et électrification, y compris plateforme septentrionale
Birmingham – Reading – Southampton	Rail	Modernisation de la ligne de fret
Baile Átha Cliath/Dublin, Corcaigh/Cork, Southampton	Ports, rail	Études et travaux sur les capacités portuaires, autoroutes de la mer et interconnexions
Dunkerque	Port	Poursuite du développement des plateformes multimodales et interconnexions
Calais - Paris	Rail	Études préliminaires
Bruxelles/Brussel	Rail	Études et travaux (liaison nord-sud pour lignes conventionnelles et à grande vitesse)
Felixstowe – Midlands	Rail, port, plateformes multimodales	Modernisation de lignes ferroviaires, interconnexions portuaires et plateformes multimodales
Maas, y compris projet "Maaswerken"	Voies navigables	Modernisation
Albertkanaal/Canal Bocholt-Herentals	Voies navigables	Modernisation
Corridot Rhin- Scheldt: Volkeraklock et Kreekaklock, Krammerlock et Lock Hansweert	Voies navigables	Écluses: Études en cours
Terneuzen	Maritime	Écluses: études en cours; travaux
Terneuzen - Gent	Voies navigables	Études, modernisation
Zeebrugge	Port	Écluses: études, interconnexions (études et travaux)
Antwerpen	Maritime, port, rail	Écluses: études en cours; port: interconnexions (y compris deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers)
Rotterdam - Antwerpen	Rail	Modernisation de la ligne de fret ferroviaire

▼B

Canal Seine Nord; Seine - Escaut	Voies navigables	Études et travaux; modernisation y compris connexions transfrontalières et multimodales
Dunkerque – Lille	Voies navigables	Études en cours
Antwerpen, Bruxelles/Brussels, Charleroi	Voies navigables	Modernisation
Modernisation des voies navigables en Wallonie	Voies navigables	Études, modernisation, connexions intermodales
Brussel/Bruxelles - Luxembourg - Strasbourg	Rail	Travaux en cours
Antwerp – Namur - Frontière LUX – Frontière FR	Rail	Modernisation de la ligne de fret ferroviaire
Strasbourg - Mulhouse - Basel	Rail	Modernisation
Liaisons ferroviaires Luxembourg - Dijon - Lyon (TGV Rhin - Rhône)	Rail	Études et travaux
Lyon	Rail	Contournement par l'est: études et travaux
Canal Saône - Moselle/Rhin	Voies navigables	Études préliminaires en cours
Rhône	Voies navigables	Modernisation
Port de Marseille-Fos	Port	Interconnexions et plateformes multimodales
Lyon - Avignon - Port de Marseille - Fos	Rail	Modernisation

Rhin – Danube

TRACÉ:

Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz

Strasbourg – Mannheim – Frankfurt – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels/Linz

München/Nürnberg – Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – Frontière UA

Wels/Linz – Wien – Bratislava – Budapest – Vukovar

Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Braşov/Craiova – Bucureşti – Constanţa – Sulina

TRONÇONS PRÉSÉLECTIONNÉS, Y COMPRIS LES PROJETS:

Liaison ferroviaire Strasbourg - Kehl Appenweier	Rail	Travaux d'interconnexion d'Appenweier
Karlsruhe - Stuttgart - München	Rail	Études et travaux en cours
Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – Frontière UA	Rail	Modernisation, plateformes multimodales

▼B

Zlín – Žilina	Route	Tronçon routier transfrontalier
München – Praha	Rail	Études et travaux
Nürnberg – Praha	Rail	Études et travaux
München - Mühldorf - Freilassing - Salzburg	Rail	Études et travaux en cours
Salzburg - Wels	Rail	Études
Nürnberg - Regensburg - Passau - Wels	Rail	Études et travaux
Liaison ferroviaire Wels - Wien	Rail	Achèvement prévu d'ici à 2017
Wien – Bratislava / Wien – Budapest / Bratislava – Budapest	Rail	Études concernant le rail à grande vitesse (y compris le tracé des liaisons entre les trois villes)
Budapest - Arad	Rail	Études concernant le réseau à grande vitesse entre Budapest et Arad
Komárom – Komárno	Voies navigables	Études et travaux en vue d'un pont transfrontalier
Arad - Braşov - Bucureşti - Constanta	Rail	Modernisation de tronçons précis; études concernant la grande vitesse
Main – Canal Main-Donau	Voies navigables	Études et travaux sur plusieurs tronçons et goulets d'étranglement; ports fluviaux: interconnexions multimodales avec le rail
Slavonski Brod	Port	Études et travaux
Giurgiu, Galaţi	Port	Poursuite du développement de plateformes multimodales et liaisons avec l'arrière-pays: études et travaux
Danube (Kehlheim - Constanţa/Midia/Sulina)	Voies navigables	Études et travaux sur plusieurs tronçons et goulets d'étranglement; ports fluviaux: interconnexions multimodales
Sava	Voies navigables	Études et travaux sur plusieurs tronçons et goulets d'étranglement (y compris pont transfrontalier)
Canal Bucureşti – Dunăre	Voies navigables	Études et travaux
Constanţa	Port, autoroutes de la mer	Interconnexions portuaires, autoroutes de la mer (y compris services de brise-glace)
Craiova – Bucureşti	Rail	Études et travaux

3. **Autres tronçons du réseau central**

Sofia – Frontière ARYM	Transfrontalier	Rail	Études en cours
Sofia – Frontière serbe	Transfrontalier	Rail	Études en cours
Timişoara – Frontière serbe	Transfrontalier	Rail	Études en cours
Wrocław – Praha	Transfrontalier	Rail	Études

▼B

Nowa Sól – Hradec Králové	Transfrontalier	Route	Travaux
Brno – Frontière AT	Transfrontalier	Route	Modernisation
Budapest – Zvolen	Transfrontalier	Route	Modernisation
Budapest – Frontière serbe	Transfrontalier	Rail	Études
Corridor de Botnie: Luleå – Oulu	Transfrontalier	Rail	Études et travaux
Iași- Frontière MD	Transfrontalier	Rail	Études en cours et travaux
Suceava – Frontière UA	Transfrontalier	Rail	Études et travaux
Projets prioritaires visés à l'annexe III de la décision nº 661/2010/UE: Prague – Linz, nouvel axe ferroviaire à grande capacité transpyrénéen, "Rhin ferré" (Rheidt-Antwerpen)	Transfrontalier	Rail	Études en cours
Târgu Neamt–Ungheni	Transfrontalier	Route	Modernisation
Marijampolė-Kybartai (Frontière LT/RU)	Transfrontalier	Route	Modernisation
Vilnius-Frontière LT/BY	Transfrontalier	Route	Modernisation
Ioannina – Kakavia (Frontière EL/AL)	Transfrontalier	Route	Études
Kleidi – Polikastro – Evzonoi (Frontière EL/ARYM)	Transfrontalier	Route	Modernisation
Serrès – Promachonas – Frontière EL/BG	Transfrontalier	Route	Travaux en cours
Alexandroupoli – Kipoi Frontière EL/TR	Transfrontalier	Route	Études et travaux
Dubrovnik – Frontière HR/ ME	Transfrontalier	Route	Travaux
Kędzierzyn Koźle – Chałupki-granica	Transfrontalier	Rail	Travaux
A Coruña - Vigo - Palencia Gijón - Palencia	Goulet d'étranglement	Rail, autoroutes de la mer	Travaux en cours (y compris ports et plateformes multimodales)
Frankfurt – Fulda – Erfurt – Berlin	Goulet d'étranglement	Rail	Études
Voie ferrée Egnatia	Goulet d'étranglement	Rail	Études en cours
Sundsvall – Umeå – Luleå	Goulet d'étranglement	Rail	Études et travaux
Zagreb – Frontière RS	Goulet d'étranglement	Rail	Études et travaux
A Coruña – Madrid (service grande vitesse - passagers)	Goulet d'étranglement	Rail	Travaux en cours

▼B

Stockholm – Gävle – Sundsvall	Autre réseau central	Rail	Travaux
Mjölby – Hallsberg – Gävle	Autre réseau central	Rail	Travaux
Bothnian – Kiruna – Frontière NO	Autre réseau central	Rail	Études et travaux
Milford Haven – Swansea – Cardiff	Autre réseau central	Rail	Modernisation
Liaison ferroviaire Sionainn/ Shannon Faing/Foynes – Jonction de Limerick	Autre réseau central	Rail	Études
Grande vitesse 2	Autre réseau central	Rail	Études et travaux en vue d'une ligne à grande vitesse Londres - Midlands
Frontière UA– Kraków – Katowice – Wrocław – Dresden	Autre réseau central	Rail	Travaux
Riga – Frontière RU/BY	Autre réseau central	Rail	Modernisation
Vilnius – Frontière BY	Autre réseau central	Rail	Modernisation, desserte aéroportuaire
Kybartai – Kaunas	Autre réseau central	Rail	Modernisation
Tallinn – Tartu – Koidula – Frontière RU	Autre réseau central	Rail	Modernisation
Marseille – Toulon – Nice – Ventimiglia – Genova	Autre réseau central	Rail	Études concernant la grande vitesse
Bordeaux – Toulouse	Autre réseau central	Rail	Études concernant la grande vitesse
Helsinki – Oulu	Autre réseau central	Rail	Modernisation de tronçons
Bilbao – Pamplona – Zaragoza – Sagunto	Autre réseau central	Rail	Études et travaux
Brunsbüttel - Kiel (canal Nord-Ostsee-)	Autre réseau central	Voies navigables	Optimisation de la situation de la navigation
Cardiff - Bristol - London	Autre réseau central	Rail	Modernisation, y compris Crossrail
Alba-Iulia – Turda – Dej – Suceava – Pașcani – Iași	Autre réseau central	Rail	Études et travaux
București - Buzău	Autre réseau central	Rail	Modernisation et réhabilitation de l'infrastructure ferroviaire et liaisons avec l'arrière-pays
Région de la Ruhr - Münster - Osnabrück - Hambourg	Autre réseau central	Rail	Modernisation du tronçon Münster – Lünen (voie double)

▼B

Nantes - Tours - Lyon	Autre réseau central	Rail	Études et travaux
Ploieşti-Suceava	Autre réseau central	Rail	Études
Heraklion	Autre réseau central	Aéroport, infrastructures/ systèmes de transport combiné	Études et travaux de construction, modernisation et développement d'infrastructures, interconnexions multimodales
Huelva – Sevilla	Autre réseau central	Rail	Travaux en cours
Fredericia-Frederikshavn	Autre réseau central	Rail	Modernisation, y compris électrification
Barcelona – Valencia – Livorno	Autre réseau central	Autoroutes de la mer	Modernisation

PARTIE II

LISTE DES CORRIDORS ET DOMAINES PRIORITAIRES EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURES DANS LE SECTEUR DE L'ÉNERGIE

1. **Corridors prioritaires dans le secteur de l'électricité**

1) Réseau dans les mers septentrionales: développement d'un réseau électrique intégré en mer et des interconnexions correspondantes dans la mer du Nord, la mer d'Irlande, la Manche, la mer Baltique et les mers voisines en vue de transporter l'électricité depuis les sources d'énergie renouvelables en mer vers les centres de consommation et de stockage et d'accroître les échanges transfrontaliers d'électricité.

   États membres concernés: Allemagne, Belgique, Danemark, France, Irlande, Luxembourg, Pays-Bas, Royaume-Uni, Suède.

2) Interconnexions électriques Nord-Sud en Europe de l'ouest: interconnexions entre les États membres de la région et avec la zone méditerranéenne, péninsule ibérique comprise, en vue notamment d'intégrer l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables et de renforcer les infrastructures des réseaux intérieurs pour favoriser l'intégration des marchés dans la région.

   États membres concernés: Allemagne, Autriche, Belgique, Espagne, France, Irlande, Italie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni.

3) Interconnexions électriques Nord-Sud en Europe centrale et orientale et en Europe du Sud-Est: interconnexions et lignes intérieures dans les directions Nord-Sud et Est-Ouest en vue de compléter le marché intérieur et d'intégrer la production issue de sources d'énergie renouvelables.

   États membres concernés: Allemagne, Autriche, Bulgarie, Chypre, Croatie, Grèce, Hongrie, Italie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie.

4) Plan d'interconnexion des marchés énergétiques de la région de la mer Baltique pour l'électricité: interconnexions entre les États membres dans la région de la mer Baltique et renforcement des infrastructures des réseaux intérieurs en conséquence, en vue de mettre un terme à l'isolement des États baltes et de favoriser l'intégration des marchés, notamment en œuvrant à l'intégration des énergies renouvelables dans la région.

   États membres concernés: Allemagne, Danemark, Estonie, Finlande, Lettonie, Lituanie, Pologne, Suède.

▼B

2. **Corridors prioritaires dans le secteur du gaz**

1) Interconnexions Nord-Sud de gaz en Europe de l'Ouest: infrastructures gazières pour les flux gaziers Nord-Sud en Europe de l'Ouest en vue de diversifier davantage les voies d'approvisionnement et d'augmenter la capacité de livraison du gaz à court terme.

États membres concernés: Allemagne, Belgique, Danemark, Espagne, France, Irlande, Italie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni.

2) Interconnexions Nord-Sud de gaz en Europe centrale et orientale et en Europe du Sud-Est: infrastructures gazières pour les connexions régionales entre et dans la région de la mer Baltique, les mers Adriatique et Égée, la Méditerranée orientale et la mer Noire, et pour accroître la diversification et renforcer la sécurité de l'approvisionnement gazier.

États membres concernés: Allemagne, Autriche, Bulgarie, Chypre, Croatie, Grèce, Hongrie, Italie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie.

3) Corridor gazier sud-européen: infrastructures pour le transport de gaz depuis le bassin de la mer Caspienne, l'Asie centrale, le Moyen-Orient et l'Est du bassin méditerranéen vers l'Union, en vue d'accroître la diversification de l'approvisionnement gazier.

États membres concernés: Allemagne, Autriche, Bulgarie, Chypre, Croatie, France, Grèce, Hongrie, Italie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie.

4) Plan d'interconnexion des marchés énergétiques de la région de la mer Baltique pour le gaz: infrastructures gazières en vue de mettre un terme à l'isolement des trois États baltes et de la Finlande ainsi qu'à leur dépendance à l'égard d'un fournisseur unique, de renforcer les infrastructures des réseaux intérieurs en conséquence et d'accroître la diversification et la sécurité des approvisionnements dans la région de la mer Baltique.

États membres concernés: Allemagne, Danemark, Estonie, Finlande, Lettonie, Lituanie, Pologne, Suède.

3. **Domaines thématiques prioritaires**

1) Déploiement des réseaux intelligents: adoption de technologies de réseau intelligent dans l'ensemble de l'Union en vue d'intégrer de manière efficace le comportement et les actions de l'ensemble des utilisateurs connectés au réseau électrique, notamment la production d'une quantité importante d'électricité à partir de sources d'énergie renouvelables ou décentralisées ainsi que l'effacement de consommations.

États membres concernés: tous.

2) Autoroutes de l'électricité: premières autoroutes de l'électricité d'ici à 2020, en vue de construire un réseau d'autoroutes de l'électricité dans l'ensemble de l'Union en mesure:

a) d'absorber la production sans cesse croissante d'électricité éolienne dans les mers septentrionales, en mer Baltique et sur leur pourtour, ainsi que la production croissante d'électricité à partir de sources d'énergie renouvelables dans l'Est et le Sud de l'Europe ainsi qu'en Afrique du Nord;

b) de relier ces nouveaux centres de production aux grandes capacités de stockage situées dans les pays nordiques, dans les Alpes et dans d' autres régions disposant de grands centres de consommation; et

c) de faire face à une offre d'électricité de plus en plus variable et décentralisée et à une demande d'électricité flexible.

États membres concernés: tous.

▼B

3) Réseau transfrontalier de transport du dioxyde de carbone: développement d'infrastructures de transport du dioxyde de carbone entre les États membres et avec les pays tiers voisins en vue de déployer le captage et le stockage du carbone.

États membres concernés: tous.

PARTIE III

MODALITÉS, CONDITIONS ET PROCÉDURES RELATIVES AUX INSTRUMENTS FINANCIERS

Objectif et raison d'être

Les instruments financiers relevant du MIE ont pour objectif de faciliter, pour les projets d'infrastructures, l'accès au financement des projets et des entreprises en utilisant le concours financier de l'Union comme effet de levier.

Les instruments financiers contribuent au financement de projets d'intérêt commun ayant une nette valeur ajoutée européenne et facilitent la participation accrue du secteur privé au financement à long terme de ce type de projets dans les secteurs des transports, des télécommunications et de l'énergie, y compris les réseaux à haut débit.

Les instruments financiers bénéficient aux projets qui ont des besoins de financement à moyen et à long terme et ont les plus larges retombées en termes d'incidence sur le marché, d'efficacité administrative et d'utilisation des ressources.

Ils fournissent aux parties concernées dans le domaine des infrastructures, telles que les institutions financières, les autorités publiques, les gestionnaires d'infrastructure, les entreprises de construction et les opérateurs, une panoplie d'outils de concours financiers de l'Union cohérente et axée sur le marché.

Les instruments financiers sont les suivants:

a) un instrument pour faciliter l'octroi de prêts et de garanties par des instruments de partage des risques, y compris des mécanismes de rehaussement de crédit dans le cadre d'emprunts obligatoires pour le financement de projets (ci-après dénommé "instrument de prêt") et

b) un instrument portant sur les fonds propres (ci-après dénommé "instrument de fonds propres"),

destinés à permettre de surmonter les contraintes du marché grâce à l'amélioration des profils de financement et/ou de risque des investissements dans les infrastructures, ce qui, par voie de conséquence, permet aux entreprises et aux autres bénéficiaires d'accéder plus facilement à l'emprunt, aux garanties, aux fonds propres et aux autres formes de financement privé.

Avant la mise au point définitive du système d'instruments de prêt et de fonds propres, la Commission procède à une évaluation ex ante conformément aux dispositions du règlement (UE, Euratom) nº 966/2012. L'évaluation d'instruments financiers comparables existants contribue, le cas échéant, à cette analyse.

I. **Instrument de prêt**

1. *Dispositions générales*

L'instrument de prêt a pour but d'aider à surmonter les défaillances des marchés européens de capitaux d'emprunt en proposant de partager les risques du financement des emprunts. Ce financement est apporté par des entités en charge ou des structures d'investissement spécialisées sous forme de dette ou de garanties privilégiée(s) et subordonnée(s).

▼B

L'instrument de prêt consiste en un instrument de partage des risques pour les prêts et les garanties et en l'initiative relative aux emprunts obligataires pour le financement de projets. Les promoteurs des projets peuvent, en outre, rechercher un financement par fonds propres dans le cadre de l'instrument de fonds propres.

a) Instrument de partage des risques pour les prêts et les garanties

L'instrument de partage des risques pour les prêts et les garanties a pour vocation de doter les entités en charge d'une capacité supplémentaire de risque. Cela permet aux entités en charge de fournir une dette subordonnée et une dette privilégiée, financé(e) ou non, pour des projets ou à des entreprises afin de permettre aux promoteurs d'accéder plus facilement aux financements bancaires. Si la dette est subordonnée, elle prend rang derrière la dette privilégiée, mais devant les fonds propres et les financements connexes liés à ceux-ci.

Le financement par dette subordonnée non financée n'excède pas 30 % du montant total des dettes privilégiées émises.

Le financement par dettes privilégiées fournies au titre de l'instrument de prêt n'excède pas 50 % du montant total de l'ensemble des dettes privilégiées fournies par l'entité en charge ou la structure d'investissement spécialisée.

b) Initiative relative aux emprunts obligataires pour le financement de projets

L'instrument de partage des risques pour l'émission d'obligations liées à un projet est conçu comme une dette subordonnée permettant d'aider les sociétés portant un projet à lever des dettes privilégiées sous forme d'emprunts obligataires. Cet instrument de rehaussement du crédit vise à permettre que soit attribuée à la dette privilégiée une notation de crédit de premier ordre.

Il prend rang derrière la dette privilégiée, mais devant les fonds propres et les financements liés à ceux-ci.

Le financement par dette subordonnée n'excède pas 30 % du montant total des dettes privilégiées émises.

2. *Paramètres financiers et effet de levier*

Les paramètres de partage des risques et des recettes sont établis de manière à ce que les objectifs spécifiques, y compris ceux ciblant des catégories particulières de projets, puissent être atteints tout en préservant, pour l'instrument de prêt, une approche axée sur le marché.

L'effet de levier escompté de l'instrument de prêt (défini comme le financement total, c'est-à-dire le financement de l'Union plus les contributions des autres sources de financement, divisé par la contribution financière de l'Union) doit se situer entre 6 et 15, selon le type d'opérations concernées (niveau de risque, bénéficiaires, instrument d'emprunt utilisé).

3. *Association avec d'autres sources de financement*

Il est possible d'associer les financements au titre de l'instrument de prêt avec les autres formes de contribution budgétaire réservée énumérées ci-dessous, sous réserve des règles fixées dans le règlement (UE, Euratom) nº 966/2012 et de la base juridique pertinente:

a) d'autres volets du MIE;

b) d'autres instruments, programmes et lignes budgétaires du budget de l'Union;

c) les États membres, y compris les autorités régionales et locales, qui souhaitent apporter leurs propres ressources ou des ressources disponibles provenant des fonds relevant de la politique de cohésion, sans modifier la nature de l'instrument.

▼B

4. *Mise en œuvre*

Entités en charge

Les entités en charge sont sélectionnées conformément au règlement (UE, Euratom) nº 966/2012.

La mise en œuvre en mode de gestion indirecte peut prendre la forme de mandats directs confiés aux entités en charge. Pour les instruments soumis à des mandats directs (c'est-à-dire en mode de gestion indirecte), les entités en charge gèrent la contribution de l'Union à l'instrument de prêt et constituent des partenaires partageant les risques.

En outre, il peut être envisagé de créer des structures d'investissement spécialisées pour permettre la mise en commun de contributions provenant de plusieurs investisseurs. La contribution de l'Union peut être subordonnée à celle d'autres investisseurs.

Conception et mise en œuvre

La conception est conforme aux dispositions générales relatives aux instruments financiers figurant dans le règlement (UE, Euratom) nº 966/2012.

Les modalités et conditions de la mise en œuvre de l'instrument de prêt, y compris le suivi et le contrôle, sont établies dans un accord conclu entre la Commission et l'entité en charge concernée, compte tenu des dispositions figurant dans la présente annexe et dans le règlement (UE, Euratom) nº 966/2012.

Compte fiduciaire

L'entité en charge crée un compte fiduciaire pour recueillir la contribution de l'Union et les revenus découlant de cette dernière.

5. *Utilisation de la contribution de l'Union*

La contribution de l'Union est utilisée pour:

a) effectuer un provisionnement des risques;

b) couvrir les coûts et frais convenus, associés à la création et à la gestion de l'instrument de prêt, y compris son évaluation et ses actions de soutien, qui ont été déterminés conformément au règlement (UE, Euratom) nº 966/2012 et aux pratiques du marché. Les redevances administratives et celles fondées sur les performances qui sont dues à l'entité en charge n'excèdent pas respectivement 2 % et 3 % de la contribution de l'Union effectivement utilisée pour chaque opération, sur la base d'une méthodologie fondée sur les coûts convenue entre la Commission et les entités en charge;

c) les actions de soutien directement liées à l'instrument de prêt.

6. *Tarification, partage des risques et des recettes*

Les instruments de prêt comportent un prix qui doit être imputé au bénéficiaire, par les entités en charge ou les structures d'investissement spécialisées, selon leurs règles et leurs critères pertinents, conformément aux meilleures pratiques du marché.

En ce qui concerne les mandats directs confiés aux entités en charge, le schéma de partage des risques se traduit par une répartition appropriée entre l'Union et l'entité en charge de la rémunération du risque imputée par l'entité en charge à ses emprunteurs.

En ce qui concerne les structures d'investissement spécialisées, le schéma de partage des risques se traduit par une répartition appropriée entre l'Union et les autres investisseurs de la rémunération du risque imputée par la structure d'investissement spécialisée à ses emprunteurs.

▼B

Nonobstant le schéma de partage des risques retenu, l'entité en charge assume toujours une part du risque défini et supporte toujours l'intégralité de la tranche de risque résiduelle.

Le risque maximal couvert par le budget de l'Union n'excède pas 50 % du risque du portefeuille de créances cible dans le cadre de l'instrument de prêt concerné. Le plafond maximal de prise de risque de 50 % s'applique à la taille-cible des structures d'investissement spécialisées.

7. *Procédures de demande et d'approbation*

Les demandes sont adressées, selon les cas, à l'entité en charge ou à la structure d'investissement spécialisée, conformément à leurs procédures habituelles en la matière. Les entités en charge et les structures d'investissement spécialisées approuvent les projet conformément à leur procédures internes.

8. *Durée de l'instrument de prêt*

La Commission engage la dernière tranche de la contribution de l'Union à l'instrument de prêt au plus tard le 31 décembre 2020. L'approbation effective du crédit par les entités en charge ou les structures d'investissement spécialisées est finalisée au plus tard le 31 décembre 2022.

9. *Expiration*

La contribution de l'Union affectée à l'instrument de prêt est reversée sur le compte fiduciaire pertinent dès l'expiration ou le remboursement du crédit. Le compte fiduciaire est suffisamment provisionné pour couvrir les coûts ou les risques liés à l'instrument de prêt jusqu'à son expiration.

10. *Rapports*

Les méthodes d'établissement de rapports concernant la mise en œuvre de l'instrument de prêt sont arrêtées dans l'accord conclu par la Commission et l'entité en charge conformément au règlement (UE, Euratom) nº 966/2012.

En outre, chaque année jusqu'en 2023, la Commission établit, avec l'aide des entités en charge, un rapport à l'intention du Parlement européen et du Conseil sur la mise en œuvre de l'instrument, les conditions prévalant sur le marché pour son utilisation, les projets actualisés et la réserve de projets, y compris des informations sur les projets se trouvant à différents stades de la procédure, dans le respect de la confidentialité et des informations sensibles sur le marché, conformément à l'article 140, paragraphe 8, du règlement (UE, Euratom) nº 966/2012.

11. *Suivi, contrôle et évaluation*

La Commission surveille la mise en œuvre de l'instrument de prêt, y compris par des contrôles sur place, le cas échéant, et accomplit vérifications et contrôles conformément au règlement (UE, Euratom) nº 966/2012.

12. *Actions de soutien*

La mise en œuvre de l'instrument de prêt peut être appuyée par une série de mesures d'accompagnement telles que, par exemple, une assistance technique et financière, des mesures de sensibilisation à l'intention des pourvoyeurs de capitaux et des initiatives visant à attirer des investisseurs privés.

La Banque européenne d'investissement fournit, à la demande de la Commission européenne ou des États membres concernés, une assistance technique, notamment sur la constitution de la structure financière des projets d'intérêt commun, y compris ceux mettant en œuvre les corridors du réseaux central énumérés dans la partie I. Cette assistance technique comprend également un soutien aux administrations pour leur permettre de développer des capacités institutionnelles appropriées.

▼B

II. **Instrument de fonds propres**

1. *Dispositions générales*

L'instrument de fonds propres a pour but d'aider à surmonter les défaillances des marchés des capitaux européens en fournissant des investissements de fonds propres ou de quasi-fonds propres.

Les montants maximaux de la contribution de l'Union sont limités comme suit:

— 33 % de la taille cible du fonds d'investissement ou

— le coinvestissement de l'Union dans un projet n'excède pas 30 % du total des fonds propres d'une entreprise.

Les promoteurs de projets peuvent, en outre, rechercher un financement par l'emprunt dans le cadre de l'instrument de prêt.

2. *Paramètres financiers et effet de levier*

Les paramètres d'investissement sont fixés de manière à ce que des objectifs spécifiques, notamment le ciblage de catégories particulières de projets d'infrastructure puissent être atteints tout en préservant l'approche axée sur le marché qui est propre à cet instrument.

L'effet de levier escompté de l'instrument de fonds propres (défini comme le financement total, c'est-à-dire le financement de l'Union plus la contribution des autres investisseurs, divisé par la contribution financière de l'Union) devrait se situer en moyenne entre 5 et 10, en fonction des spécificités du marché.

3. *Association avec d'autres sources de financement*

Il est possible d'associer les financements au titre de l'instrument de fonds propres avec les autres formes de contribution budgétaire réservée énumérées ci-dessous, sous réserve des règles fixées dans le règlement (UE, Euratom) nº 966/2012 et de la base juridique pertinente:

a) d'autres volets du MIE;

b) d'autres instruments, programmes et lignes budgétaires du budget de l'Union; et

c) les États membres, y compris les autorités régionales et locales, qui souhaitent apporter leurs propres ressources ou des ressources disponibles provenant des fonds au titre de la politique de cohésion, sans modifier la nature de l'instrument.

4. *Mise en œuvre*

Entités en charge

Les entités en charge sont sélectionnées conformément au règlement (UE, Euratom) nº 966/2012.

La mise en œuvre en mode de gestion indirecte peut prendre la forme de mandats directs confiés aux entités en charge, en mode de gestion indirecte. Pour les instruments soumis à des mandats directs (c'est-à-dire en mode de gestion indirecte), les entités en charge gèrent la contribution de l'Union à l'instrument de fonds propres.

En outre, il peut être envisagé de créer des structures d'investissement spécialisées pour permettre la mise en commun de contributions provenant de plusieurs investisseurs. La contribution de l'Union peut être subordonnée à celle d'autres investisseurs.

▼B

Dans ces cas dûment justifiés, afin d'atteindre des objectifs spécifiques, la contribution de l'Union à un projet particulier peut être fournie par une entité en charge sous la forme d'un coinvestissement.

Conception et mise en œuvre

La conception est conforme aux dispositions générales relatives aux instruments financiers figurant dans le règlement (UE, Euratom) nº 966/2012.

Les modalités et conditions de la mise en œuvre de l'instrument de fonds propres, y compris son suivi et son contrôle, sont établies dans un accord conclu entre la Commission et l'entité en charge concernée, compte tenu des dispositions figurant dans la présente annexe et dans le règlement (UE, Euratom) nº 966/2012.

Compte fiduciaire

L'entité en charge crée un compte fiduciaire pour recueillir la contribution de l'Union et les revenus découlant de cette dernière.

5. *Utilisation de la contribution de l'Union*

La contribution de l'Union est utilisée pour:

a) des prises de participation;

b) couvrir les coûts et frais convenus associés à la création et à la gestion de l'instrument de fonds propres, y compris son évaluation, qui ont été déterminés conformément au règlement (UE, Euratom) nº 966/2012 et aux pratiques du marché; et

c) les actions de soutien directement liées à l'instrument de fonds propres.

6. *Tarification, partage des risques et des recettes*

La rémunération du capital comprend les éléments habituels de rendement alloués aux investisseurs et est fonction de la performance des investissements sous-jacents.

7. *Procédures de demande et d'approbation*

Les demandes sont adressées, selon les cas, à l'entité en charge ou à la structure d'investissement spécialisée, conformément à leurs procédures habituelles en la matière. Les entités en charge et les structures d'investissement spécialisées approuvent les projet conformément à leur procédures internes.

8. *Durée de l'instrument de fonds propres*

La Commission engage la dernière tranche de la contribution de l'Union à l'instrument de fonds propres au plus tard le 31 décembre 2020. L'approbation effective des investissements de fonds propres par les entités en charge ou les structures d'investissement spécialisées est finalisée pour le 31 décembre 2022 au plus tard.

9. *Expiration*

La contribution de l'Union affectée à l'instrument de fonds propres est reversée sur le compte fiduciaire pertinent dès que les investissements sont cédés ou sont parvenus à maturité. Le compte fiduciaire est suffisamment provisionné pour couvrir les coûts ou les risques liés à l'instrument de fonds propres jusqu'à son expiration.

10. *Rapports*

Les méthodes d'établissement de rapports annuels concernant la mise en œuvre de l'instrument de fonds propres sont arrêtées dans l'accord conclu par la Commission et l'entité en charge conformément au règlement (UE, Euratom) nº 966/2012.

▼B

En outre, chaque année jusqu'en 2023, la Commission établit, avec l'aide des entités en charge, un rapport sur la mise en œuvre de l'instrument à l'intention du Parlement européen et du Conseil, conformément à l'article 140, paragraphe 8, du règlement (UE, Euratom) nº 966/2012.

11. *Suivi, contrôle et évaluation*

La Commission surveille la mise en œuvre de l'instrument de fonds propres, y compris par des contrôles sur place, le cas échéant, et accomplit vérifications et contrôles conformément au règlement (UE, Euratom) nº 966/2012.

12. *Actions de soutien*

La mise en œuvre de l'instrument de fonds propres peut être appuyée par une série de mesures d'accompagnement telles que, par exemple, une assistance technique et financière, des mesures de sensibilisation à l'intention des pourvoyeurs de capitaux et des initiatives visant à attirer des investisseurs privés.

PARTIE IV

POURCENTAGES INDICATIFS POUR CHAQUE OBJECTIF SPÉCIFIQUE DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

Les ressources budgétaires visées à l'article 5, paragraphe 1, point a), à l'exclusion de celles affectées aux actions de soutien du programme, sont réparties entre les objectifs spécifiques dans le domaine des transports définis à l'article 4, paragraphe 2, de la manière suivante:

a) supprimer les goulets d'étranglement, renforcer l'interopérabilité ferroviaire, établir les liaisons manquantes et, en particulier, améliorer les tronçons transfrontaliers: 80 %;

b) garantir des systèmes de transport durables et efficaces à long terme, en vue de se préparer aux flux de transport futurs escomptés, et permettre la décarbonisation de tous les modes de transport par le passage à des technologies de transport innovantes à faibles émissions de carbone et à haut rendement énergétique, tout en optimisant la sécurité: 5 %;

c) optimiser l'intégration et l'interconnexion des modes de transport et renforcer l'interopérabilité des services de transport, tout en assurant l'accessibilité des infrastructures de transport, compte tenu du plafond pour les composantes embarquées du système SESAR, des SIF, et des VTMIS ainsi que du système STI pour le secteur routier visé à l'article 10, paragraphe 2, point b) vi): 15 %.

Le montant de 11 305 500 000 EUR transféré à partir du Fonds de cohésion est entièrement dépensé pour des projets mettant en œuvre le réseau central ou pour des projets ou des priorités horizontales visés à la partie I de la présente annexe.

PARTIE V

LISTE DES ORIENTATIONS GÉNÉRALES À PRENDRE EN CONSIDÉRATION LORS DE L'ÉTABLISSEMENT DES CRITÈRES D'ATTRIBUTION

Lors de l'établissement des critères d'attribution conformément à l'article 17, paragraphe 5, sont prises en considération au moins les orientations générales suivantes:

a) le degré de maturité de l'action dans l'évolution du projet;

b) la solidité du plan de mise en œuvre proposé;

c) l'effet de levier de l'intervention de l'Union sur l'investissement public et privé, le cas échéant;

▼B

d) la nécessité de surmonter les obstacles financiers tels que l'absence de financement par le marché;

e) le cas échéant, l'impact économique, social, climatique et environnemental, ainsi que l'accessibilité;

f) la dimension transfrontalière, le cas échéant.

▼M1

PARTIE VI

PRIORITÉS DE FINANCEMENT DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS AUX FINS DES PROGRAMMES DE TRAVAIL PLURIANNUELS ET ANNUELS

1. **Priorités de financement aux fins des programmes de travail pluriannuels**

1.1. Priorités de financement relatives à l'objectif consistant à établir les liaisons manquantes, à supprimer les goulets d'étranglement, à renforcer l'interopérabilité ferroviaire et, en particulier, à améliorer les tronçons transfrontaliers:

i) projets présélectionnés en ce qui concerne les corridors du réseau central (chemins de fer, voies navigables, routes, ports maritimes et intérieurs);

ii) projets présélectionnés en ce qui concerne les autres tronçons du réseau central (chemins de fer, voies navigables, routes, ports maritimes et intérieurs);

iii) interopérabilité ferroviaire;

iv) déploiement de l'ERTMS.

1.2. Priorités de financement relatives à l'objectif consistant à garantir des systèmes de transport durables et efficaces à long terme, en vue de se préparer aux flux de transport futurs escomptés, et permettre la décarbonisation de tous les modes de transport par le passage à des technologies de transport innovantes à faibles émissions de carbone et à haut rendement énergétique, tout en optimisant la sécurité:

i) déploiement de nouvelles technologies et innovation dans tous les modes de transport, l'accent étant mis sur la décarbonisation, la sécurité et les technologies innovantes pour promouvoir la pérennité, le fonctionnement, la gestion, l'accessibilité, la multimodalité et l'efficacité du réseau;

ii) infrastructures sûres et sécurisées, y compris les parcs de stationnement sûrs et sécurisés sur le réseau routier central.

1.3. Priorités de financement relatives à l'objectif consistant à optimiser l'intégration et l'interconnexion des modes de transport et à renforcer l'interopérabilité des services de transport, tout en assurant l'accessibilité des infrastructures de transport:

i) ciel unique européen – SESAR;

ii) services d'information fluviale;

iii) services de transport intelligents pour la route;

iv) systèmes de suivi du trafic des navires et d'information;

v) autoroutes de la mer;

▼M1

vi) actions mettant en œuvre des infrastructures de transport dans des nœuds du réseau central, y compris des nœuds urbains;

vii) desserte et développement de plates-formes logistiques multimodales.

1.4. Actions de soutien du programme

2. **Priorités de financement aux fins des programmes de travail annuels**

2.1. Priorités de financement pour l'objectif consistant à établir les liaisons manquantes, à supprimer les goulets d'étranglement, à renforcer l'interopérabilité ferroviaire et, en particulier, à améliorer les tronçons transfrontaliers:

i) projets concernant les chemins de fer, les voies navigables et les routes relevant du réseau central, y compris la desserte des ports intérieurs et maritimes et des aéroports ainsi que le développement des ports;

ii) projets portant sur le réseau global (chemins de fer, voies navigables, routes, ports maritimes et intérieurs);

iii) projets visant à relier le réseau transeuropéen de transport aux réseaux d'infrastructures des pays voisins, en particulier en ce qui concerne les tronçons transfrontaliers (chemins de fer, voies navigables, routes, ports maritimes et intérieurs).

2.2. Priorités de financement relatives à l'objectif consistant à garantir des systèmes de transport durables et efficaces à long terme, en vue de se préparer aux flux de transport futurs escomptés, et permettre la décarbonisation de tous les modes de transport par le passage à des technologies de transport innovantes à faibles émissions de carbone et à haut rendement énergétique, tout en optimisant la sécurité:

i) déploiement de nouvelles technologies et innovation, dans des domaines autres que ceux couverts par le programme de travail pluriannuel;

ii) services de transport de fret;

iii) actions visant à réduire les nuisances sonores causées par le fret ferroviaire, notamment en transformant le matériel roulant existant.

2.3. Priorités de financement relatives à l'objectif consistant à optimiser l'intégration et l'interconnexion des modes de transport et à renforcer l'interopérabilité des services de transport, tout en assurant l'accessibilité des infrastructures de transport:

i) systèmes d'applications télématiques autres que ceux couverts par le programme de travail pluriannuel;

ii) actions concernant l'amélioration de l'accessibilité des infrastructures de transport pour les personnes handicapées;

iii) actions mettant en œuvre des infrastructures de transport dans des nœuds du réseau central, y compris des nœuds urbains;

iv) desserte et développement de plates-formes logistiques multimodales.

2.4. Instruments financiers MIE

i) contribution aux instruments financiers, conformément à l'article 14 et à la partie III de l'annexe du règlement MIE;

ii) actions de soutien pour les instruments financiers novateurs.

▼B

ANNEXE II

"*ANNEXE*

LISTE DES CORRIDORS DE FRET INITIAUX

	États membres	Itinéraires principaux (1)	Établissement de corridors de fret
"Rhin - Alpes"	NL, BE, DE et IT	Zeebrugge-Antwerpen/Amsterdam/Vlissingen (+)/Rotterdam-Duisburg-[Basel]-Milano- Genova	Au plus tard le 10 novembre 2013
"Mer du Nord - Méditerranée"	NL, BE, LU, FR et UK (+)	Glasgow (*)/Edinburgh (*)/Southampton (*)/Felixstowe (*)-London (+)/ Dunkerque (+)/Lille (+)/Liège (+)/Paris (+)/ Amsterdam (+)-Rotterdam-Zeebrugge (+)/ Antwerpen-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/[Basel]-Marseille (+)	Au plus tard le 10 novembre 2013
"Scandinavie - Méditerranée"	SE, DK, DE, AT et IT	Stockholm/[Oslo] (+)/Trelleborg (+)-Malmö-Copenhagen-Hamburg-Innsbruck-Verona-La Spezia (+)/Livorno (+)/ Ancona (+)/Taranto (+)/Augusta (+)/ Palermo	Au plus tard le 10 novembre 2013
"Atlantique"	PT, ES, FR et DE (+)	Sines-Lisbon/Leixões — Madrid-Medina del Campo/ Bilbao/ San Sebastian-Irun- Bordeaux-Paris/ Le Havre/Metz – Strasbourg (+)/ Mannheim (+) Sines-Elvas/Algeciras	Au plus tard le 10 novembre 2013
"Baltique – Adriatique"	PL, CZ, SK, AT, IT et SI	Swinoujscie (+)/Gdynia-Katowice-Ostrava/Žilina-Bratislava/Vienna/Klagenfurt-Udine-Venezia/ Trieste/ /Bologna/ Ravenna Graz-Maribor-Ljubljana-Koper/Trieste	Au plus tard le 10 novembre 2013
"Méditerranée"	ES, FR, IT, SI, HU et HR (+)	Almería-Valencia/Algeciras/Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon-Turin-Milano-Verona-Padova/Venezia-Trieste/Koper- Ljubljana-Budapest Ljubljana (+)/Rijeka (+)-Zagreb (+)-Budapest-Zahony (frontière Hongrie-Ukraine)	Au plus tard le 10 novembre 2013
"Orient/ Méditerranée orientale"	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL et DE (*)	— Bucharest-Constanta Bremerhaven (*)/Wilhelmshaven (*)/ Rostock (*)/Hamburg (*)-Praha-Wien/ Bratislava-Budapest — Vidin-Sofia-Burgas (*)/Svilengrad (*) (frontière Bulgarie-Turquie)/ Promachonas-Thessaloniki-Athens-Patra (*)	Au plus tard le 10 novembre 2013

▼B

	États membres	Itinéraires principaux (1)	Établissement de corridors de fret
"Mer du Nord - Baltique" (°)	DE, NL, BE, PL, LT, LV (*) et EE (*)	Wilhelmshaven (+)/Bremerhaven/ Hamburg (+)/ Amsterdam (+)/Rotterdam/ Antwerpen-Aachen/Berlin-Warsaw-Terespol (frontière Pologne-Bélarus)/ Kaunas-Riga (*)-Tallinn (*)	Au plus tard le 10 novembre 2013
"Rhin-Danube" (‡)	FR, DE, AT, SK, HU et RO, CZ	Strasbourg-Mannheim-Frankfurt-Nürnberg-Wels Strasbourg-Stuttgart-München-Salzburg-Wels-Wien-Bratislava-Budapest-Arad-Brašov/Craiova-Bucurešti-Constanta Čierna and Tisou (frontière Slovaquie-Ukraine)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha-München/Nürnberg	Au plus tard le 10 novembre 2013

(1) Le signe "/" correspond à des itinéraires alternatifs. En accord avec les orientations du RTE-T, les corridors Atlantique et Méditerranée devraient, dans le futur, être complétés par le projet sur l'axe ferroviaire de fret Sines/Algésiras-Madrid-Paris, qui effectue la traversée centrale des Pyrénées à travers un tunnel à basse altitude.

(+) 'Les itinéraires marqués du signe "+" sont inclus dans leur corridor respectif au plus tard trois ans après la date d'établissement indiquée dans ce tableau. Les structures existantes définies dans le cadre de l'article 8 et de l'article 13, paragraphe 1, du présent règlement sont ajustées en fonction de la participation de nouveaux États membres et gestionnaires d'infrastructure dans les corridors concernés. Ces ajouts sont fondés sur des études de marché et prennent en compte l'aspect du transport existant de voyageurs et de fret conformément à l'article 14, paragraphe 3, du présent règlement.

(*) Les itinéraires marqués du signe "*" sont inclus dans leur corridor respectif au plus tard cinq ans après la date d'établissement indiquée dans ce tableau. Les structures existantes définies dans le cadre de l'article 8 et de l'article 13, paragraphe 1, du présent règlement sont ajustées en fonction de la participation de nouveaux États membres et gestionnaires d'infrastructure dans les corridors respectifs. Ces ajouts sont fondés sur des études de marché et prennent en compte l'aspect du transport existant de voyageurs et de fret conformément à l'article 14, paragraphe 3, du présent règlement.

(°) Jusqu'à la réalisation de l'axe Rail Baltica au gabarit de 1435 mm, les particularités des différents systèmes d'écartement des voies sont prises en considération pour l'établissement et l'exploitation de ce corridor.

(‡) La création de ce corridor est fondée sur des études de marché et prend en compte l'aspect du transport existant de voyageurs et de fret conformément à l'article 14, paragraphe 3, du présent règlement. Le tronçon "Čierna et Tisou (frontière Slovaquie/Ukraine)-Košice-Žilina-Horní Lideč- Praha" est établi au plus tard le 10 novembre 2013."