

Mécanisme pour l'interconnexion en Europe 2014-2020 et 2021-2027 - évaluations ex post et intermédiaire

Les champs marqués d'un * sont obligatoires.

Introduction

Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) a été conçu comme un programme de financement commun destiné à construire, à développer, à moderniser et à achever les réseaux transeuropéens dans les secteurs des transports, de l'énergie et des télécommunications/du numérique. Il a débuté au titre du précédent cadre financier pluriannuel (CFP) 2014-2020 (MIE1) et se poursuit dans le cadre de l'actuel CFP 2021-2027 (MIE2).

Dans le secteur des transports, le MIE soutient des projets d'infrastructure destinés à achever le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et à le moderniser. Les projets relevant du MIE concernent principalement le réseau central du RTE-T reliant des grandes villes (qui doit être achevé d'ici à 2030), mais également le réseau global du RTE-T reliant toutes les régions de l'UE au réseau central (qui doit être achevé d'ici à 2050). Le budget total alloué au secteur des transports dans le cadre du MIE1 était de 24,1 milliards d'euros; il représente 25,8 milliards d'euros dans le cadre du MIE2.

Dans le secteur de l'énergie, le MIE contribue à la mise en œuvre de projets qui renforcent les infrastructures énergétiques transfrontières dans le cadre de la transition vers la neutralité climatique, à l'intégration des marchés européens de l'énergie et à l'interopérabilité des réseaux d'électricité et de gaz. Le budget du MIE-Énergie est alloué à des projets dits d'intérêt commun (PIC), à des projets d'infrastructures transfrontières qui relient les systèmes énergétiques des États membres de l'UE ou à des projets d'intérêt mutuel (PIM) associant des pays tiers. Le MIE2 soutient également des projets transfrontières dans le domaine des énergies renouvelables. Dans le cadre du MIE1, le budget alloué au secteur de l'énergie s'est élevé à 5,35 milliards d'euros; dans le cadre du MIE2, il représente 5,89 milliards d'euros.

Le troisième pilier du MIE1 a porté sur le soutien au secteur des télécommunications. Il s'est concentré sur des projets favorisant l'interopérabilité, la connectivité, le déploiement durable, le fonctionnement et la modernisation des infrastructures transeuropéennes de services numériques ainsi que les investissements visant à stimuler le déploiement et la modernisation des réseaux à haut débit. Le budget alloué au MIE-Télécommunications s'élève à un milliard d'euros.

Le troisième pilier du MIE2 concerne le secteur du numérique. Il finance des projets visant à assurer une couverture 5G ininterrompue le long des grands axes de transport, à déployer de nouveaux réseaux dorsaux ou à mettre à niveau de manière significative les réseaux existants; et à déployer des réseaux à très haute capacité, notamment des systèmes 5G et à les rendre accessibles. Le déploiement de réseaux dorsaux stratégiques fait partie de la stratégie «Global Gateway» de l'UE dans le domaine du numérique, qui vise à renforcer la qualité et la résilience de la connectivité entre les États membres de l'UE ainsi qu'avec les pays tiers. Le budget alloué au MIE-Numérique s'élève à 2,07 milliards d'euros.

Informations vous concernant

* Langue de ma contribution

- ☐ Allemand
- ☐ Anglais
- ☐ Bulgare
- ☐ Croate
- ☐ Danois
- ☐ Espagnol
- ☐ Estonien
- ☐ Finnois
- ☒ Français
- ☐ Grec
- ☐ Hongrois
- ☐ Irlandais
- ☐ Italien
- ☐ Letton
- ☐ Lituanien
- ☐ Maltais
- ☐ Néerlandais
- ☐ Polonais
- ☐ Portugais
- ☐ Roumain
- ☐ Slovaque
- ☐ Slovène
- ☐ Suédois
- ☐ Tchèque

* J'apporte ma contribution en tant que

- ☐ Établissement universitaire/institut de recherche
- ☐ Association d'entreprises
- ☐ Société/entreprise
- ☐ Organisation de défense des consommateurs
- ☐ Citoyen(ne) de l'UE
- ☐ Organisation de protection de l'environnement

- ☐ Ressortissant(e) d'un pays non membre de l'UE
- ☐ Organisation non gouvernementale (ONG)
- ☒ Autorité publique
- ☐ Syndicat
- ☐ Autre

* Prénom

Alain

* Nom

Rousset

* Adresse électronique (ne sera pas publiée)

consultationUE@nouvelle-aquitaine.fr

* Champ d'action

- ☐ International
- ☐ Local
- ☐ National
- ☒ Régional

* Niveau de gouvernance

- ☐ Parlement
- ☒ Autorité
- ☐ Agence

* Nom de l'organisation

255 caractère(s) maximum

Région Nouvelle-Aquitaine

* Taille de l'organisation

- ☐ Micro (de 1 à 9 salariés)
- ☐ Petite (de 10 à 49 salariés)
- ☐ Moyenne (de 50 à 249 salariés)
- ☒ Grande (250 salariés ou plus)

Numéro d'inscription au registre de transparence

Veillez vérifier si votre organisation est inscrite au registre de transparence. Il s'agit d'une base de données dans laquelle s'inscrivent de leur plein gré les organisations cherchant à influencer sur le processus décisionnel de l'Union.

* Pays d'origine

Veillez indiquer votre pays d'origine ou celui de votre organisation.

Cette liste n'est pas une prise de position officielle des institutions européennes sur le statut juridique ou la politique des entités mentionnées. Elle constitue une harmonisation de listes et de pratiques souvent divergentes.

- | | | | |
|--|--|-------------------------------------|--|
| ☐ Afghanistan | ☐ Estonie | ☐ Kirghizstan | ☐ République démocratique du Congo |
| ☐ Afrique du Sud | ☐ Eswatini | ☐ Kiribati | ☐ République dominicaine |
| ☐ Albanie | ☐ État de la Cité du Vatican | ☐ Kosovo | ☐ Roumanie |
| ☐ Algérie | ☐ États-Unis | ☐ Koweït | ☐ Royaume-Uni |
| ☐ Allemagne | ☐ Éthiopie | ☐ Laos | ☐ Russie |
| ☐ Andorre | ☐ Fidji | ☐ La Réunion | ☐ Rwanda |
| ☐ Angola | ☐ Finlande | ☐ Lesotho | ☐ Sahara occidental |
| ☐ Anguilla | ☒ France | ☐ Lettonie | ☐ Saint-Barthélemy |
| ☐ Antarctique | ☐ Gabon | ☐ Liban | ☐ Saint-Christophe-et-Niévès |
| ☐ Antigua-et-Barbuda | ☐ Gambie | ☐ Liberia | ☐ Sainte-Hélène, Ascension et Tristan da Cunha |
| ☐ Arabie saoudite | ☐ Géorgie | ☐ Libye | ☐ Sainte-Lucie |
| ☐ Argentine | ☐ Ghana | ☐ Liechtenstein | ☐ Saint-Marin |
| ☐ Arménie | ☐ Gibraltar | ☐ Lituanie | ☐ Saint-Martin |
| ☐ Aruba | ☐ Grèce | ☐ Luxembourg | ☐ Saint-Pierre-et-Miquelon |
| ☐ Australie | ☐ Grenade | ☐ Macao | ☐ Saint-Vincent-et-les-Grenadines |

○ Autriche	○ Groenland	○ Macédoine du Nord	○ Samoa
○ Azerbaïdjan	○ Guadeloupe	○ Madagascar	○ Samoa américaines
○ Bahamas	○ Guam	○ Malaisie	○ Sao Tomé-et-Principe
○ Bahreïn	○ Guatemala	○ Malawi	○ Sénégal
○ Bangladesh	○ Guernesey	○ Maldives	○ Serbie
○ Barbade	○ Guinée	○ Mali	○ Seychelles
○ Belgique	○ Guinée-Bissau	○ Malte	○ Sierra Leone
○ Belize	○ Guinée équatoriale	○ Maroc	○ Singapour
○ Bénin	○ Guyana	○ Martinique	○ Sint-Maarten
○ Bermudes	○ Guyane	○ Maurice	○ Slovaquie
○ Bhoutan	○ Haïti	○ Mauritanie	○ Slovénie
○ Biélorussie	○ Honduras	○ Mayotte	○ Somalie
○ Bolivie	○ Hong Kong	○ Mexique	○ Soudan
○ Bonaire, Saint-Eustache et Saba	○ Hongrie	○ Micronésie	○ Soudan du Sud
○ Bosnie-Herzégovine	○ Île Bouvet	○ Moldavie	○ Sri Lanka
○ Botswana	○ Île Christmas	○ Monaco	○ Suède
○ Brésil	○ Île de Man	○ Mongolie	○ Suisse
○ Brunei	○ Île Norfolk	○ Monténégro	○ Suriname
○ Bulgarie	○ Îles Åland	○ Montserrat	○ Svalbard et Jan Mayen
○ Burkina	○ Îles Caïmans	○ Mozambique	○ Syrie
○ Burundi	○ Îles Cocos	○ Myanmar /Birmanie	○ Tadjikistan
○ Cabo Verde	○ Îles Cook	○ Namibie	○ Taïwan
○ Cambodge	○ Îles Falkland	○ Nauru	○ Tanzanie
○ Cameroun	○ Îles Féroé	○ Népal	○ Tchad
○ Canada	○ Îles Géorgie du Sud et Sandwich du Sud	○ Nicaragua	○ Tchéquie

Chili	Îles Heard et McDonald	Niger	Terres australes et antarctiques françaises
Chine	Îles Mariannes du Nord	Nigeria	Territoire britannique de l'océan Indien
Chypre	Îles Marshall	Niue	Territoires palestiniens
Clipperton	Îles mineures éloignées des États-Unis	Norvège	Thaïlande
Colombie	Îles Pitcairn	Nouvelle-Calédonie	Timor-Oriental
Comores	Îles Salomon	Nouvelle-Zélande	Togo
Congo	Îles Turks-et-Caïcos	Oman	Tokélaou
Corée du Nord	Îles Vierges américaines	Ouganda	Tonga
Corée du Sud	Îles Vierges britanniques	Ouzbékistan	Trinité-et-Tobago
Costa Rica	Inde	Pakistan	Tunisie
Côte d'Ivoire	Indonésie	Palaos	Turkménistan
Croatie	Iran	Panama	Turquie
Cuba	Iraq	Papouasie - Nouvelle-Guinée	Tuvalu
Curaçao	Irlande	Paraguay	Ukraine
Danemark	Islande	Pays-Bas	Uruguay
Djibouti	Israël	Pérou	Vanuatu
Dominique	Italie	Philippines	Venezuela
Égypte	Jamaïque	Pologne	Viêt Nam
El Salvador	Japon	Polynésie française	Wallis-et-Futuna
Émirats arabes unis	Jersey	Porto Rico	Yémen
Équateur	Jordanie	Portugal	Zambie

- ☐ Érythrée
- ☐ Espagne
- ☐ Kazakhstan
- ☐ Kenya
- ☐ Qatar
- ☐ République centrafricaine
- ☐ Zimbabwe

La Commission publiera toutes les contributions à la présente consultation publique. Vous pouvez choisir d'autoriser la publication de vos coordonnées ou de rester anonyme lors de la publication de votre contribution. **Dans un souci de transparence, le type de répondant [par exemple «association d'entreprises», «organisation de défense des consommateurs» ou «citoyen(ne) de l'UE»], le pays d'origine, le nom et la taille de l'organisation, ainsi que son numéro d'inscription au registre de transparence, sont toujours publiés. Votre adresse électronique ne sera jamais publiée.** Veuillez choisir l'option en matière de protection de la vie privée qui vous convient le mieux. Options en matière de protection de la vie privée par défaut en fonction du type de répondant sélectionné

* Paramètres de confidentialité pour la publication de la contribution

La Commission publiera les réponses reçues à la présente consultation publique. Vous pouvez choisir de consentir à la publication de vos coordonnées ou de rester anonyme.

☐ Mode anonyme

Publication des informations relatives à l'organisation uniquement: le type de répondant choisi pour répondre à la présente consultation, le nom de l'organisation au nom de laquelle vous répondez ainsi que son numéro d'inscription au registre de transparence, sa taille, son pays d'origine et votre contribution seront publiés tels quels. Votre nom ne sera pas publié. Veuillez ne pas inclure de données à caractère personnel dans la contribution proprement dite si vous souhaitez rester anonyme.

☒ Mode public

Publication des informations relatives à l'organisation et au répondant: le type de répondant choisi pour répondre à la présente consultation, le nom de l'organisation au nom de laquelle vous répondez ainsi que son numéro d'inscription au registre de transparence, sa taille, son pays d'origine et votre contribution seront publiés. Votre nom sera également publié.

☒ J'accepte les [dispositions relatives à la protection des données à caractère personnel](#)

* Quel est votre lien avec le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE)?

- ☐ Je suis bénéficiaire
- ☐ J'ai demandé un financement au titre du MIE
- ☐ Je représente une administration publique et je m'occupe de projets relevant du MIE (y compris en matière d'assistance technique)

- ☐ Je travaille dans le secteur financier et je m'occupe de projets relevant du MIE
- ☐ Je représente une association/ONG pour laquelle le MIE est pertinent
- ☐ Je mène des recherches sur le MIE
- ☐ Je m'intéresse personnellement au MIE
- ☐ Je n'ai aucun lien avec le MIE
- ☒ Autre (veuillez préciser)

Si vous avez répondu «Autre», veuillez préciser

Plusieurs réponses sont valables pour la Région Nouvelle-Aquitaine, qui est à la fois bénéficiaire du MIE; qui a donc déjà demandé un financement au titre du MIE; et qui constitue une administration publique qui s'occupe de projets MIE.

* Sur quel(s) secteur(s) du mécanisme pour l'interconnexion en Europe souhaitez-vous donner votre avis?

Minimum 1 sélection(s)

- ☒ MIE-Transports
- ☐ MIE-Énergie
- ☐ MIE-Télécommunications/Numérique

Pertinence

* **Pour le MIE-Transports:**

1. Au cours des dix dernières années depuis la création du MIE, dans quelle mesure un soutien financier de l'UE a-t-il été nécessaire pour compléter les investissements réalisés au niveau national afin d'améliorer l'interconnexion des réseaux de transport européens?

- ☒ Dans une large mesure
- ☐ Dans une certaine mesure
- ☐ Dans aucune mesure
- ☐ Je ne sais pas

* **Pour le MIE-Transports:**

2. Actuellement, dans quelle mesure un soutien financier de l'UE est-il encore nécessaire pour compléter les investissements réalisés au niveau national afin d'améliorer l'interconnexion des réseaux de transport européens?

- ☒ Dans une large mesure
- ☐ Dans une certaine mesure

- ☐ Dans aucune mesure
- ☐ Je ne sais pas

Pour le MIE-Transports:

3. Selon vous, dans quelle mesure les investissements réalisés au titre du MIE ont-ils été nécessaires dans ces domaines spécifiques?

	Dans une large mesure	Dans une certaine mesure	Dans aucune mesure	Je ne sais pas
* Achèvement du réseau central du RTE-T	☒	☐	☐	☐
* Achèvement du réseau global du RTE-T	☒	☐	☐	☐
* Mobilité intelligente et interopérable [par exemple système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS), services d'information fluviale (SIF), systèmes de transport intelligents (STI) pour le transport routier, systèmes de gestion du trafic aérien]	☐	☐	☐	☒
* Déploiement d'infrastructures de recharge/ravitaillement en carburants alternatifs le long du RTE-T	☒	☐	☐	☐
* Mobilité durable et multimodale (par exemple autoroutes de la mer, plateformes multimodales de transport de voyageurs)	☐	☒	☐	☐
* Mobilité sûre et sécurisée (par exemple aires de stationnement pour les conducteurs de camions, adaptation /résilience au changement climatique)	☐	☐	☐	☒
* Infrastructures de transport à double usage civil et militaire pour accroître la capacité de transport d'équipements militaires (MIE 2021-2027)	☒	☐	☐	☐
* Liaisons de transport avec des pays tiers voisins, notamment l'Ukraine, la Moldavie et les pays des Balkans occidentaux	☐	☐	☐	☒
Autre (veuillez utiliser la zone de texte pour expliquer)	☐	☐	☐	☐

Veuillez expliquer vos choix:

Les investissements réalisés au titre du MIE sont indispensables pour deux projets structurants pour la Région Nouvelle-Aquitaine : la réouverture de la ligne ferroviaire transfrontalière entre Pau, Canfranc et Saragosse ; et la ligne ferroviaire à grande vitesse LNSO (Ligne Nouvelle du Sud Ouest) qui reliera Bordeaux, Toulouse, Dax puis l'Espagne.

En revanche, il y a un manque de soutien pour les projets qui ne sont pas considérés comme projets phares par la Commission européenne. C'est le cas pour les ports maritimes et les plateformes logistiques multimodales.

Si la Région Nouvelle-Aquitaine connaît les projets phares de la Commission européenne (bien qu'ils n'aient pas de définition ni d'existence formelle), et qu'elle comprend le besoin impérieux pour le réseau transeuropéen de les faire avancer, le fait qu'ils soient soutenus en priorité a pour conséquence que les montants affichés au départ dans les appels ne sont en réalité pas réellement accessibles à tous les porteurs de projet. La Nouvelle-Aquitaine regrette que le budget affiché ne corresponde pas à l'enveloppe réellement disponible.

Si vous avez des observations sur la nécessité de réaliser des investissements dans les domaines susmentionnés concernant uniquement la période de financement 2014-2021 (MIE1) ou la période de financement 2021-2027 (MIE2), vous pouvez les ajouter ici:

Le MIE est un instrument essentiel, mais son budget est mal dimensionné vis-à-vis des besoins identifiés. De nombreux projets sont éligibles au MIE et beaucoup sont très bien évalués mais ne sont pas financés, faute de budget suffisant disponible.

Concernant les carburants alternatifs, le soutien du MIE est indispensable pour la construction du réseau d'avitaillement. La Nouvelle-Aquitaine a donc un intérêt fort pour que le dispositif AFIF soit maintenu.

Efficacité

Pour le MIE-Transports:

4. Depuis la création du MIE en 2014, dans quelle mesure les progrès accomplis sur le terrain ont-ils contribué à la réalisation des objectifs sectoriels de cet instrument mentionnés ci-dessous?

	Dans une large mesure	Dans une certaine mesure	Dans aucune mesure	Je ne sais pas
* Soutenir les infrastructures de transport transfrontalières interconnectées	☒	☐	☐	☐
* Soutenir les infrastructures favorisant les opérations de transport multimodal	☐	☒	☐	☐

* Soutenir les infrastructures favorisant les transports intelligents et interopérables	☒	☐	☐	☐
* Soutenir les infrastructures favorisant les transports durables	☒	☐	☐	☐
* Soutenir les infrastructures favorisant une mobilité inclusive et accessible	☐	☒	☐	☐
* Soutenir les infrastructures favorisant une mobilité répondant aux impératifs de sécurité et de sûreté	☐	☐	☐	☒
* Adapter le réseau RTE-T au double usage civil et militaire des infrastructures (MIE 2021-2027 uniquement)	☐	☒	☐	☐

Si vous avez des observations sur les progrès accomplis dans les domaines susmentionnés concernant uniquement la période de financement 2014-2021 (MIE1) ou la période de financement 2021-2027 (MIE2), vous pouvez les ajouter ici:

Le budget du MIE est mal dimensionné pour atteindre tous les objectifs susmentionnés (y compris celui du double usage militaire et civil). Tous les objectifs du MIE mentionnés restent pertinents et doivent être poursuivis avec une enveloppe budgétaire plus conséquente.

Pour le MIE-Transports:

5. Selon vous, dans quelle mesure les caractéristiques suivantes du MIE contribuent-elles à produire des résultats tangibles?

	Dans une large mesure	Dans une certaine mesure	Dans aucune mesure	Je ne sais pas
* Budget forfaitaire par secteur (transports, énergie et télécommunications/numérique) tout au long de la période de sept ans couverte par le cadre financier pluriannuel	☒	☐	☐	☐
* Principe du «budget utilisé ou perdu» (en cas de retard dans la mise en œuvre du projet, la subvention est réduite en conséquence et le budget est mis à disposition dans le cadre d'un autre appel à propositions)	☒	☐	☐	☐
* Appels à propositions concurrentiels	☐	☒	☐	☐
* Fréquence des appels à propositions	☐	☒	☐	☐
* Sélection de projets proposés par la Commission et approuvés par les États membres au sein du comité du MIE	☐	☒	☐	☐
* Programme de travail pluriannuel stable	☒	☐	☐	☐

* Mise en œuvre du programme par l'Agence exécutive pour l'innovation et les réseaux (INEA)/Agence exécutive européenne pour le climat, les infrastructures et l'environnement (CINEA)	☒	☐	☐	☐
* Financement de projets et d'études au moyen d'aides non remboursables	☒	☐	☐	☐
* Combinaison d'aides non remboursables avec des instruments remboursables tels que des prêts, des garanties et des fonds propres	☐	☐	☒	☐
* Utilisation de coûts unitaires/montants forfaitaires pour certains projets	☐	☐	☐	☒
* Fourniture d'une assistance technique pour aider à l'élaboration et à la réalisation des projets	☐	☒	☐	☐

Veuillez expliquer vos choix:

La Région Nouvelle-Aquitaine estime, pour la caractéristique "combinaison d'aides non remboursables avec des instruments remboursables tels que des prêts, des garanties et des fonds propres", que l'accord bancaire ne permet pas de produire des résultats tangibles. En effet, la subvention européenne seule permet de faire avancer le projet, davantage que la combinaison avec des prêts ou des garanties.

Certains projets qui obtiennent les deux aides (européenne et bancaire) ne réussissent pas à aboutir pour autant. En outre, certaines banques sont parfois frileuses pour accorder des prêts. La combinaison peut donc être intéressante mais elle ne doit pas être élargie à l'ensemble du MIE.

Concernant la caractéristique "fourniture d'une assistance technique pour aider à l'élaboration et à la réalisation des projets", la Nouvelle-Aquitaine note que l'assistance pour l'élaboration des projets est limitée aux réunions d'information et au helpdesk. Toutefois, la communication autour des appels à projets est de bonne qualité et avec une réactivité quant aux questions posées sur leur contenu.

Lors de la réalisation des projets, l'Agence CINEA effectue un suivi uniquement administratif du projet et elle ne réagit pas sur le fond. La Nouvelle-Aquitaine regrette l'absence d'accompagnement plus technique et politique sur le fond du projet.

6. Selon vous, dans quelle mesure les caractéristiques suivantes du MIE sont-elles utiles pour faire face à des difficultés imprévues (par exemple retards dus à la COVID-19, crise énergétique ou problèmes de connectivité de l'Ukraine/la Moldavie dus à la guerre d'agression menée par la Russie)?

	Dans une large mesure	Dans une certaine mesure	Dans aucune mesure	Je ne sais pas
* Appels à propositions concurrentiels et sélection de projets proposés par la Commission	☐	☒	☐	☐

* Adaptation des programmes de travail sectoriels	☐	☒	☐	☐
* Possibilité d'adapter les conventions de subvention avec l'agence exécutive	☒	☐	☐	☐
* Adhésion des États membres lors du vote du comité du MIE	☐	☒	☐	☐
* Association de l'Ukraine et de la Moldavie au programme du MIE en 2023 pour permettre à ces pays de soumettre leurs propres propositions de projets et de faire partie de propositions conjointes avec un État membre	☐	☐	☐	☒
* Ouverture à la participation de pays tiers (si indispensable pour le projet sur le territoire d'un État membre)	☐	☐	☐	☒
* Base juridique offrant des marges de manœuvre suffisantes, par exemple en ce qui concerne la concentration des dépenses en début ou en fin de période et les transferts entre secteurs	☐	☐	☐	☒
Autre (veuillez utiliser la zone de texte pour expliquer)	☐	☐	☐	☐

* Pour le MIE-Transports:

7. Dans le CFP actuel, un nouvel objectif a été ajouté au volet «transports» du MIE, à savoir l'adaptation du réseau RTE-T au double usage de l'infrastructure pour améliorer la mobilité civile et militaire. Un montant de 1,7 milliard d'euros a été réservé à cette fin et alloué à 95 projets environ.

Considérez-vous que l'objectif d'amélioration de la mobilité militaire du MIE-Transports a été atteint?

- ☐ Oui
- ☒ Non
- ☐ Je ne sais pas

Si vous avez répondu non, veuillez expliquer:

L'objectif d'amélioration de la mobilité militaire du MIE-Transport n'est pas atteint, mais la Nouvelle-Aquitaine constate que l'impulsion est donnée, avec par exemple un projet financé par le MIE dans la région (Grand Port Maritime de La Rochelle). Il est pertinent d'augmenter le budget disponible pour financer des projets à double usage civil et militaire, à condition que le double usage soit respecté. En outre, ce budget renforcé ne doit pas impacter négativement le reste du budget du MIE.

La Nouvelle-Aquitaine préconise de bien identifier en amont de la sélection de tous les projets MIE les adaptations techniques nécessaires au double usage. Les études avant projet devraient systématiquement inclure ces adaptations techniques, lorsqu'elles sont pertinentes.

Pour le MIE-Transports:

8. Dans quelle mesure voyez-vous des possibilités de simplification et de rationalisation dans les domaines suivants du MIE?

	Dans une large mesure	Dans une certaine mesure	Dans aucune mesure	Je ne sais pas
* Procédure de demande	☒	☐	☐	☐
* Calcul des coûts	☐	☐	☒	☐
* Utilisation de coûts unitaires /montants forfaitaires	☒	☐	☐	☐
* Paiements	☐	☒	☐	☐
* Obligations de déclaration	☒	☐	☐	☐
* Outils numériques (par exemple eGrants)	☒	☐	☐	☐
Autre (veuillez utiliser la zone de texte pour expliquer)	☒	☐	☐	☐

Si vous avez répondu «Autre», veuillez expliquer

- Le calendrier des appels à projets devrait être modifié de manière à publier les résultats après l'été et à négocier les conventions de financement avant la fin d'année.
- Le délai entre la publication des résultats et la signature de la convention de financement devrait être réduit.
- Un système de délégation de signature devrait être institué pour toutes les parties à une convention de financement.
- Des lignes directrices devraient être établies et partagées avec tous les partenaires d'un projet (en particulier transfrontalier) pour établir une compréhension commune des attentes de l'UE.
- Davantage de documents support devraient être disponibles et dédiés à la phase de mise en œuvre des projets, y compris sur l'utilisation des plateformes en ligne de l'Agence CINEA.
- Les formulaires et documents à fournir devrait être rationalisés et simplifiés (exemple : sur les contrats).
- Les coordinateurs de projets devraient avoir la possibilité d'utiliser leurs propres documents.
- Pour une meilleure coordination entre les partenaires et un meilleur suivi de l'exécution des projets MIE avec le chargé de projet à l'Agence CINEA, des outils uniformisés pourraient être mis en place tels qu'une plateforme en ligne, où il serait possible de charger l'ensemble des documents et informations demandés (livrables, comptes-rendus, documents importants, etc.), et non uniquement ceux destinés à valider les jalons et les livrables fixés dans les conventions. La plateforme existante pourrait être améliorée en intégrant également les exigences spécifiques des documents demandés dans le cadre du reporting sur le projet.
- Pour chaque projet, une réunion de lancement devrait être systématiquement organisée entre tous les partenaires et le chargé de projet à l'Agence CINEA. Ce dernier devrait alors présenter toutes les règles européennes à respecter.
- Le suivi des projets devrait automatiquement faire l'objet d'une réunion annuelle entre tous les partenaires d'un projet et le chargé de projet à l'Agence CINEA. Ce point d'étape permettrait de suivre l'état d'avancement du projet ainsi que les documents et informations demandés par l'Agence en vue du rapport final.
- L'Agence CINEA devrait intensifier son soutien auprès des coordinateurs, notamment dans la perspective de la clôture des projets.
- Des séminaires annuels devraient être accessibles à tous les coordinateurs de projets MIE. Les règles pourraient ainsi être rappelées régulièrement, par exemple en termes d'obligations de communication.

Veillez expliquer vos choix et donner des exemples concrets si possible:

Voir ci-dessus

Si vous avez des observations sur la simplification/rationalisation dans les domaines susmentionnés concernant uniquement la période de financement 2014-2021 (MIE1) ou la période de financement 2021-2027 (MIE2), vous pouvez les ajouter ici:

Voir ci-dessus

9. Avez-vous d'autres suggestions sur les moyens d'améliorer l'efficacité et/ou de réduire la charge administrative pesant sur les demandeurs et les bénéficiaires du MIE?

Préparer un dossier de candidature en réponse à un appel à projets du MIE réclame un investissement très important en termes de temps mais également d'argent. Les formulaires à compléter sont lourds face au degré de concurrence des appels et aux chances limitées de réussite. Le processus est long et nécessite des compétences très spécifiques. La Région Nouvelle-Aquitaine regrette ainsi de constater que le recours à des cabinets de consultants externes est indispensable, pour faire face à ces exigences complexes.

Au cours de la phase d'exécution des projets, il serait pertinent de faire un point intermédiaire à mi-parcours sur l'ensemble des jalons et des livrables réalisés, ainsi que sur les pièces demandées par l'Agence CINEA, afin d'alléger la charge de travail en fin d'exécution des projets et de pouvoir bénéficier d'un accompagnement sur les bonnes pratiques à suivre. En outre, il serait intéressant qu'un guide unique et pédagogique portant sur l'ensemble des exigences administratives attendues par l'Agence CINEA soit élaboré.

* Pour le MIE-Transports:

11. Dans le CFP précédent et le CFP actuel, plusieurs instruments ont été fournis au titre du MIE pour combiner ses fonds avec des financements privés de la Banque européenne d'investissement (BEI) et de banques nationales de développement/commerciales, par exemple l'instrument de dette du MIE, le mécanisme de mixage du MIE-Transports (MIE pour la période 2014-2020) et le mécanisme de soutien à l'infrastructure pour carburants alternatifs (MIE pour la période 2021-2027). Selon vous, a-t-il été difficile d'accéder au financement du MIE par l'intermédiaire de ces initiatives?

- ☐ Très difficile
- ☒ Assez difficile
- ☐ Pas difficile
- ☐ Je ne sais pas

Veuillez expliquer vos choix et donner si possible des exemples pour les instruments que vous connaissez:

Dans l'AFIF, la combinaison des fonds avec des financements privés apporte une contrainte supplémentaire au porteur de projet et cela ne permet pourtant pas de sécuriser d'avantage les projets puisque la décision finale d'investissement ne peut intervenir qu'une fois la subvention européenne accordée.

Si vous avez des observations sur la mobilisation de fonds privés concernant uniquement la période de financement 2014-2021 (MIE1) ou la période de financement 2021-2027 (MIE2), vous pouvez les ajouter ici:

Cf la réponse donnée à la question 5

Pour le MIE-Transports:

12. Des difficultés potentielles liées à la mise en œuvre du MIE sont énumérées ci-dessous. Selon vous, dans quelle mesure sont-elles importantes?

	Très importante	Assez importante	Pas importante	Je ne sais pas
* Manque de connaissance du MIE	☐	☐	☒	☐
* Manque de capacités administratives pour recenser /proposer/mettre en œuvre des projets	☐	☒	☐	☐
* Allocation prédéterminée des fonds dans les programmes de travail et par priorité	☐	☒	☐	☐
* Fréquence et durée des appels à propositions	☐	☒	☐	☐
* Procédure de demande et de sélection gérée par les agences exécutives (INEA/CINEA/HADEA)	☐	☒	☐	☐
* Montant du budget de l'UE disponible	☒	☐	☐	☐
* Faibles taux de cofinancement de l'UE	☐	☒	☐	☐
* Manque de budget disponible pour le cofinancement national provenant de sources publiques nationales /bénéficiaires	☒	☐	☐	☐
* Combinaison de fonds provenant de plusieurs sources pour la mise en œuvre des projets	☐	☐	☒	☐
* Participation/investissements du secteur privé	☐	☐	☒	☐
* Obstacles liés à la délivrance d'autorisations	☐	☐	☒	☐
* Obstacles liés à la mise en place dans les délais d'infrastructures (transfrontières) complexes	☐	☒	☐	☐
* Obstacles liés à la création de synergies entre les trois volets du MIE ou à leur exploitation	☐	☐	☐	☒
* Obstacles liés à l'adaptation au progrès technologique	☐	☐	☐	☒
* Création de distorsions de marché	☐	☐	☐	☒
* Charge administrative	☐	☒	☐	☐

Autre (veuillez utiliser la zone de texte pour expliquer)	☐	☐	☐	☐
---	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------



Veuillez expliquer vos choix et donner des exemples concrets si possible:

La Région Nouvelle-Aquitaine apprécie la visibilité concernant les appels à projet grâce à la fréquence et la durée des appels à propositions. En revanche, le "frontloading" peut créer des difficultés pour la gestion de grands projets. En concentrant très fortement le budget sur les trois premières années de programmation, la Commission crée des années blanches (2025, 2026, 2027 – hors potentiels appels à projets « reflow »), ce qui complique la gestion des grands projets mis en œuvre sur le long terme, en particulier ceux qui sont les moins avancés car ils ont le désavantage de ne pas être assez matures pour bénéficier de dotations lors des années les plus fortement dotées.

Par ailleurs, la Nouvelle-Aquitaine estime que le décalage entre le taux de cofinancement affiché et le montant de la subvention réellement accordé peut entraîner des difficultés pour les projets.

Veuillez fournir des explications si vous constatez des différences significatives entre la période de financement 2014-2020 (MIE1) et la période de financement 2021-2027 (MIE2):

En comparaison de la période 2014-2020, le MIE 2021-2027 a été simplifié en termes de :

- Remontées de dépenses, qui se font désormais annuellement plutôt qu'en une seule fois à la fin du projet ;
- Souplesse pendant la durée du projet, en réduisant le nombre de cas nécessitant un recours à l'avenant ;
- Flexibilité budgétaire entre les partenaires d'un projet ;
- Réduction du nombre de jalons ;
- Visibilité anticipée du contenu et du calendrier des appels à projets.

Cohérence

* 13. L'objectif du MIE est de fournir un instrument de financement commun pour les réseaux transeuropéens visés à l'article 170 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). Selon vous, est-ce une bonne approche de combiner les secteurs des transports, de l'énergie et des télécommunications/du numérique dans un instrument de financement commun?

- ☐ Une bonne approche
- ☐ Une approche relativement bonne
- ☐ Pas une bonne approche
- ☒ Je ne sais pas

* 14. Selon vous, dans quelle mesure les synergies entre les trois secteurs couverts par le MIE sont-elles exploitées (par exemple les infrastructures de recharge /ravitaillement pour les carburants alternatifs, la 5G le long des corridors de transport transeuropéens)?

- ☐ Dans une large mesure
- ☐ Dans une certaine mesure
- ☐ Dans aucune mesure
- ☒ Je ne sais pas

Veuillez expliquer vos choix et ajouter des exemples concrets ou des suggestions de synergies entre les trois secteurs couverts par le MIE :

Le dispositif AFIF connecte les volets transport et énergie. Pour autant, il ne s'agit pas d'une synergie telle qu'envisagée dans la question puisque ce dispositif fait uniquement partie du volet transport du MIE.

Le rôle que les ports maritimes jouent en tant que hubs énergétiques pourrait être valorisé si les différents volets du MIE étaient mieux coordonnés.

Dans le contexte actuel de transition énergétique et de verdissement des infrastructures de transport, les synergies entre projets ferroviaires transfrontaliers et les projets d'interconnexions énergétiques apparaissent pleinement justifiées.

L'Union européenne a posé des objectifs clairs en matière d'électrification du réseau ferré, notamment à travers le règlement (UE) 1315/2013 relatif aux orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Celui-ci prévoit explicitement, à l'article 13, que l'ensemble du réseau central ferroviaire doit être électrifié d'ici 2030 et d'ici 2050 pour le réseau global.

Dans ce cadre, il est cohérent et pertinent d'envisager des coordinations stratégiques entre les infrastructures ferroviaires et les réseaux électriques, notamment au niveau des zones frontalières, où la complémentarité des investissements et la mutualisation des emprises foncières peuvent générer une meilleure efficacité économique, territoriale et environnementale.

Par ailleurs, les récents incidents survenus en Espagne en matière de sécurité énergétique rappellent l'importance de renforcer les interconnexions transfrontalières, tant pour les flux de transport que pour l'acheminement d'électricité.

Cet exemple en est sans doute un parmi d'autres prouvant qu'une logique intégrée doit être privilégiée pour les grands projets d'infrastructures afin de permettre ces synergies. Aujourd'hui, les volets et logiques de financements du MIE sont trop dissociés.

Si vous avez des observations sur les synergies entre les trois secteurs couverts par le MIE concernant uniquement la période de financement 2014-2021 (MIE1) ou la période de financement 2021-2027 (MIE2), vous pouvez les ajouter ici :

La Région Nouvelle-Aquitaine n'a pas eu l'opportunité de réaliser des synergies entre les trois secteurs du MIE. Leurs fonctionnements différents rendent ces synergies trop complexes à concrétiser. Par exemple, les projets d'intérêt commun sont définis pour environ 10 ans dans le domaine du transport, via le RTE-T, alors que pour le volet énergétique, ils sont sélectionnés et donc évoluent tous les deux ans.

Pour le MIE-Transports:

15. Outre le MIE, plusieurs programmes de l'UE financent le développement et le déploiement d'infrastructures. Selon vous, dans quelle mesure les instruments de financement de l'UE suivants sont-ils complémentaires du MIE?

	Dans une large mesure	Dans une certaine mesure	Dans aucune mesure	Je ne sais pas
* Fonds européen de développement régional (FEDER)	☐	☒	☐	☐
* Fonds de cohésion	☐	☐	☐	☒
* Fonds européen pour les investissements stratégiques/InvestEU	☐	☐	☐	☒
* Horizon 2020/Horizon Europe	☐	☒	☐	☐
* Facilité pour la reprise et la résilience (MIE pour la période 2021-2027)	☐	☒	☐	☐
* Fonds pour l'innovation	☐	☐	☐	☒
Autre (veuillez utiliser la zone de texte pour expliquer)	☐	☐	☐	☐

16. Selon vous, existe-t-il des chevauchements ou des lacunes entre le MIE et les instruments de financement de l'UE susmentionnés?

En France, l'utilisation du FEDER sur les infrastructures de transport est très limitée. En Nouvelle-Aquitaine, le seul exemple connu de complémentarité entre le FEDER et le MIE concerne le pôle d'échanges multimodal de la gare Bordeaux Saint-Jean.

Concernant Horizon, la seule complémentarité connue en région concerne le Grand Port Maritime de Bordeaux, qui a bénéficié des deux programmes dans le cadre de projets différents.

Pour ce qui est du plan de relance (FRR), il a été une véritable opportunité pour les ports maritimes (Bordeaux, La Rochelle), le fret ferroviaire et les installations terminales embranchées. Ils ne sont pas soutenus par le MIE et le plan de relance leur a été bénéfique.

Enfin, les projets de transport sont très peu visibles dans le Fonds pour l'innovation.

Si vous avez des observations sur la complémentarité du MIE et d'autres instruments de financement de l'UE ou sur les chevauchements/lacunes entre ceux-ci concernant uniquement la période de financement 2014-2021 (MIE1) ou la période de financement 2021-2027 (MIE2), vous pouvez les ajouter ici:

*** Pour le MIE-Transports:**

17. Le MIE vise à financer des projets à forte valeur ajoutée européenne qui améliorent les connexions entre les États membres. Dans cette perspective, dans quelle mesure les projets soutenus par le volet «transports» du MIE ont-ils complété les investissements nationaux des États membres dans les infrastructures de transport?

- ☒ Dans une large mesure
- ☐ Dans une certaine mesure
- ☐ Dans aucune mesure
- ☐ Je ne sais pas

Veuillez expliquer vos choix et donner des exemples concrets si possible:

En tant que région frontalière, la Nouvelle-Aquitaine partage la priorité qu'accorde l'Union européenne aux liaisons transfrontalières. Ces dernières ne sont pas toujours favorisées au niveau national.

18. Souhaitez-vous partager d'autres commentaires sur le MIE?

Concernant le MIE pour la période 2014-2020:

Concernant le MIE pour la période 2021-2027:

19. Veuillez télécharger le document exposant votre position.

Seuls les fichiers du type pdf,txt,doc,docx,odt,rtf sont autorisés

842c019d-b18a-474e-b02d-508cb8d9cf69/Contribution_MIE_Region_NouvelleAquitaine.pdf

Contact

MOVE-B2-CEF@ec.europa.eu

