

Mécanisme pour l'interconnexion en Europe et «RTE-T intelligent»

Afin de garantir des connexions efficaces, modernes et durables, l'Union développe des réseaux transeuropéens dans les domaines des transports, du numérique et de l'énergie. En juin 2018, la Commission européenne a proposé de renouveler le principal programme de financement des infrastructures, à savoir le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), afin d'accélérer les investissements dans des projets de réseaux clés. Parallèlement, la Commission a proposé un mécanisme visant à faciliter les procédures d'octroi d'autorisations dans le domaine des transports («RTE-T intelligent»). Lors de la période de session de juillet, le Parlement européen est appelé à se prononcer en deuxième lecture sur les textes issus des négociations interinstitutionnelles.

Contexte

Afin de soutenir le déploiement des réseaux transeuropéens, l'Union européenne a mis en place le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) pour la période financière 2014-2020. Cet instrument de financement a orienté des [fonds de l'Union](#) vers des [projets](#) clés dans les domaines des infrastructures numériques, de l'énergie et des transports. À la suite d'une [évaluation](#) à mi-parcours, la Commission a proposé de renouveler le programme pour la période de financement 2021-2027, dans le but de continuer à soutenir les réseaux d'infrastructures et les liaisons transfrontalières.

Propositions de la Commission européenne

Par rapport au premier MIE, le [MIE 2.0 proposé](#) met en avant les synergies entre les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique. Il cherche à rendre l'action de l'Union plus efficace et à réduire les coûts de mise en œuvre. Il soutiendra également des projets intersectoriels dans des domaines tels que la mobilité connectée et automatisée et les combustibles de substitution. Conformément aux objectifs de décarbonisation à long terme de l'Union, 60 % du budget du MIE seront consacrés à des objectifs climatiques.

Position du Parlement européen

La commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie (ITRE) et la commission des transports et du tourisme (TRAN) ont adopté en novembre 2018 leur [rapport conjoint](#) sur la proposition relative au MIE; le Parlement a ensuite adopté sa [position en première lecture](#) le 17 avril 2019. Les négociations en trilogue se sont conclues en mars 2020 par un [accord provisoire](#). Le nouveau MIE soutiendrait des projets d'infrastructure clés à hauteur d'environ 30 milliards d'euros (en prix constants de 2018), bien moins que ce qu'avait demandé le Parlement. Cette enveloppe serait répartie entre les réseaux de transports (22,9 milliards d'euros), d'énergie (5,2 milliards d'euros) et numériques (1,8 milliard d'euros). Le texte convenu a été approuvé le 15 avril 2021 lors d'une [réunion conjointe](#) des commissions ITRE et TRAN. Le Conseil a arrêté sa position de première lecture le [14 juin 2021](#). Le Parlement doit à présent adopter formellement le texte en deuxième lecture. Après avoir initialement rejeté les règles proposées par la Commission concernant la distribution des 10 milliards d'euros transférés du Fonds de cohésion, le Parlement a accepté une règle de compromis, qui plafonne la part financière disponible pour tout État membre au titre de la partie concurrentielle de la dotation. Pour le Parlement, qui s'opposait à tout cloisonnement préalable, il a été particulièrement difficile d'accepter qu'1,4 milliard d'euros serait affecté à l'achèvement des principales liaisons ferroviaires transfrontalières manquantes entre les pays bénéficiaires de la politique de cohésion, un point sur lequel le Conseil a insisté.

EPRS Mécanisme pour l'interconnexion en Europe et «RTE-T intelligent»

En juin 2018, la Commission a également proposé un [règlement](#) visant à accélérer les procédures d'octroi des autorisations pour les projets relatifs au réseau transeuropéen de transport. En juin 2020, la directive «RTE-T intelligent» a fait l'objet d'un accord provisoire entre la commission TRAN et les négociateurs du Conseil. Elle n'a toutefois pas pu être adoptée avant l'accord sur le MIE 2.0, car son annexe dressant la liste des tronçons présélectionnés du réseau central RTE-T renvoie à l'annexe correspondante du MIE 2.0. Le Conseil a adopté sa [position en première lecture](#) le 14 juin 2021; le Parlement doit à présent adopter formellement le texte en deuxième lecture.

Recommandations pour la deuxième lecture: [2018/0228\(COD\)](#) (a) et [2018/138\(COD\)](#) (b); Rapporteurs: Marian-Jean Marinescu (PPE) (a), Henna Virkkunen (PPE) (a) et Dominique Riquet (Renew) (a+b). Pour de plus amples informations, reportez-vous à notre [briefing](#) «Législation européenne en marche» consacré à ce sujet.

