



Bruxelles, le 14.2.2018
COM(2018) 66 final

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

sur l'évaluation à mi-parcours du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE)

{SWD(2018) 44 final}

INTRODUCTION

La croissance durable et la compétitivité de l'Europe dépendent d'une connectivité efficace, tant à l'intérieur du continent qu'avec le reste du monde. La mise en place en Europe d'infrastructures bien interconnectées, interopérables et gérées de manière efficace dans les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique exige de pouvoir planifier et financer une approche à long terme coordonnée à l'échelle de l'Union européenne.

Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe¹ (ci-après le «MIE») est un programme commun, géré de manière centralisée, visant à financer les projets d'infrastructures dans les secteurs des transports, des télécommunications et de l'énergie. Il est doté d'un budget de 30,4 milliards d'EUR pour la période 2014-2020. Il a été établi dans le cadre de la stratégie Europe 2020 pour une croissance intelligente, durable et inclusive et vise à réaliser les objectifs «20-20-20» fixés par l'Union au titre de son cadre d'action en matière de climat et d'énergie.

S'appuyant sur les orientations sectorielles respectives², le MIE soutient le développement de réseaux transeuropéens (RTE)³, dans le but de renforcer la cohésion du marché intérieur et la compétitivité de l'Union sur le marché mondial. L'objectif général du MIE est de favoriser la mise en œuvre de projets contribuant à l'achèvement des RTE. Cet objectif transparaît dans les priorités énoncées dans les orientations pour les trois secteurs des transports, des télécommunications et de l'énergie. Le MIE vise à remédier aux défaillances du marché, cible les projets à haute valeur ajoutée européenne et contribue à mobiliser des investissements supplémentaires provenant du secteur privé.

Dans sa communication «Un budget pour la stratégie Europe 2020⁴», la Commission a indiqué que *«[b]ien que le marché puisse - et devrait - réaliser la majeure partie des investissements nécessaires, il convient de remédier aux défaillances de ce marché (de gommer les disparités persistantes, d'éliminer les goulets d'étranglement et d'assurer des connexions transfrontalières adéquates). L'expérience montre cependant que les budgets nationaux n'accordent jamais toute la priorité nécessaire aux investissements plurinationaux transfrontaliers afin de doter le marché intérieur des infrastructures dont il a besoin. Il s'agit là d'un exemple supplémentaire illustrant la valeur ajoutée apportée par le budget de l'UE, qui peut assurer le financement des projets paneuropéens qui relient le centre à la périphérie dans l'intérêt de chacun. La Commission a donc décidé de proposer la création d'un mécanisme pour l'interconnexion en Europe afin d'accélérer le développement des infrastructures nécessaires à l'UE.»*

1 Règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe.

2 Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, règlement (UE) n° 347/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2013 concernant des orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes et règlement (UE) n° 283/2014 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2014 concernant des orientations pour les réseaux transeuropéens dans le domaine des infrastructures de télécommunications.

3 Articles 170 à 174 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

4 Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – Un budget pour la stratégie Europe 2020, Commission européenne, 29 juin 2011.

Les investissements nécessaires dans les trois secteurs ont été estimés à environ 970 milliards d'EUR lorsque le MIE a été proposé en 2011. Il était prévu que la majeure partie de ces investissements serait apportée par le secteur privé, par un concours du secteur public au niveau national ou au moyen de mesures réglementaires. L'analyse d'impact⁵ a toutefois également souligné la nécessité «de remédier aux défaillances de ce marché (de gommer les disparités persistantes, d'éliminer les goulets d'étranglement et d'assurer des connexions transfrontalières adéquates)».

En vertu du règlement (UE) n° 1316/2013 (ci-après le «règlement MIE»)⁶, la Commission, en coopération avec les États membres et les bénéficiaires concernés, doit présenter un rapport d'évaluation à mi-parcours du MIE au Parlement européen et au Conseil au plus tard le 31 décembre 2017⁷. L'évaluation mesure les résultats globaux du programme à l'aune de ses objectifs généraux et sectoriels, ainsi que par rapport à ce qui a été réalisé au titre des plans d'action de l'Union ou de ses États membres.

L'évaluation détaillée est présentée dans le document de travail des services de la Commission (SWD) accompagnant le présent rapport. Conformément aux lignes directrices pour une meilleure réglementation de la Commission, l'évaluation a été réalisée à l'aune des cinq critères suivants: l'efficacité, l'efficience, la pertinence, la cohérence et la valeur ajoutée européenne. L'évaluation détaillée selon ces critères figure dans le document de travail des services de la Commission, tandis que le présent rapport expose les principales conclusions tirées au terme de cette évaluation à mi-parcours.

1 LE MECANISME POUR L'INTERCONNEXION EN EUROPE SOUTIENT LES PROJETS DANS LESQUELS L'UNION JOUE UN ROLE DETERMINANT

1.1 Développement d'infrastructures qui unissent

La politique de l'Union en matière d'infrastructures repose sur trois éléments majeurs:

- une planification commune à long terme du développement des infrastructures, en ce qui concerne à la fois la portée géographique et les caractéristiques techniques (avec des approches différentes adaptées à chaque secteur);
- un ensemble de mesures réglementaires destinées à faciliter les investissements;
- un instrument de financement spécifique, à savoir le mécanisme pour l'interconnexion en Europe.

L'expérience acquise à ce jour en ce qui concerne le MIE révèle une forte interaction positive entre ces trois éléments. Une planification à long terme signifie qu'une réserve de projets peut être constituée dans les États membres, tandis que la possibilité de bénéficier d'une aide aux investissements présentant une dimension européenne évidente permet de développer des réseaux plus intégrés. À titre d'exemple, dans le secteur des transports, la possibilité de financer des tronçons transfrontaliers majeurs facilite le développement du concept de «corridors» parmi les États membres, aboutissant à la planification cohérente des tronçons

⁵ Document de travail des services de la Commission accompagnant le règlement établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (COM(2011) 665 final) - Analyse d'impact.

⁶ Article 27 du règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013.

⁷ Le présent rapport a également pour but de rendre compte au Parlement européen et au Conseil des progrès réalisés dans la mise en œuvre du règlement (UE) n° 283/2014 (orientations pour le secteur des télécommunications), et en particulier des aspects requis en vertu de l'article 8, paragraphes 7 et 8.

nationaux. Dans le secteur de l'énergie, le processus dynamique d'établissement, tous les deux ans, d'une liste de projets d'intérêt commun (PIC) dans les corridors et les domaines thématiques prioritaires permet à la fois une planification à long terme et une adaptation aux besoins futurs. Les orientations pour le secteur des télécommunications énumèrent les éléments constitutifs et les infrastructures de services numériques (ISN) spécifiques au secteur susceptibles de bénéficier d'un financement.

Trois ans et demi après l'établissement du MIE, les projets cofinancés par ce programme répondent parfaitement à l'ambition de l'Union: i) de renforcer la connectivité à l'échelle européenne dans les trois secteurs; et ii) d'axer le financement sur les **biens publics de dimension européenne**. Le MIE contribue à la réalisation des objectifs fixés par la Commission en matière de création d'emplois, de dynamisation de la croissance, de stimulation des investissements, d'établissement du marché intérieur, de mise en œuvre de l'union de l'énergie, de protection du climat et de mise en place d'un marché unique numérique, de manière à renforcer la compétitivité de l'Union sur le marché mondial. En outre, le MIE alloue une part importante du financement de l'Union aux projets menés dans les secteurs des transports et de l'énergie qui contribuent grandement à la décarbonation de l'économie européenne et, partant, à la réalisation des objectifs de réduction des émissions de carbone fixés par l'Union dans le cadre de l'accord de Paris sur le climat.

Dans le **secteur des transports**, la priorité a été accordée aux projets visant à créer ou à améliorer les connexions transfrontalières, à établir les liaisons manquantes et à supprimer les goulets d'étranglement. Il peut s'agir de projets portant sur des tronçons physiques du réseau ou de programmes européens visant à mettre en place des systèmes efficaces, interopérables et plus sûrs de gestion du trafic pour les différents modes de transport. Au titre du volet «Transports» du MIE, l'objectif de financement des **infrastructures de transport transfrontalières** représente 86 % des fonds actuellement alloués au secteur des transports (18,35 milliards d'EUR). Au nombre des projets financés figurent le lien fixe du Fehmarn Belt (tunnel multimodal reliant le Danemark à l'Allemagne), le projet Rail Baltica (amélioration des connexions est-ouest entre la Pologne, la Lituanie, la Lettonie et l'Estonie) et le déploiement du programme SESAR (recherche sur la gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen). Enfin, le MIE contribue de façon concrète à l'ambition de créer un espace européen unique des transports.

Dans le **secteur de l'énergie**, le MIE a permis de supprimer les obstacles à une meilleure intégration du marché européen de l'énergie grâce à un renforcement des connexions transfrontalières. Il s'agit concrètement de mettre fin à l'isolement énergétique et d'éliminer les goulets d'étranglement. Conformément à ses objectifs, le volet «Énergie» du MIE soutient les projets dont les externalités sont importantes. Le MIE a contribué à renforcer la sécurité d'approvisionnement dans les États membres dans lesquels cette problématique est la plus urgente. Parmi les projets financés figurent la construction d'un gazoduc entre la Pologne et la Lituanie (première interconnexion entre la région orientale de la mer Baltique et l'Europe continentale) et la construction de Baltconnector (premier gazoduc reliant la Finlande à l'Estonie). La question de la durabilité a été également prise en considération. Des projets innovants dans le secteur de l'électricité sont ainsi soutenus au moyen d'un cofinancement d'études et de travaux importants: construction d'une interconnexion électrique sous-marine longue de 600 km entre la France et l'Irlande, projet de stockage d'énergie à air comprimé en Irlande du Nord et projet de réseaux électriques intelligents entre la Slovénie et la Croatie.

Dans le **secteur des télécommunications**, la priorité a été accordée au déploiement d'infrastructures de services numériques transeuropéennes fondées sur des solutions techniques et organisationnelles éprouvées, telles qu'énumérées dans les orientations pour le secteur des télécommunications. Ces solutions couvrent des domaines aussi variés que l'identification électronique – qui permet la reconnaissance, dans un contexte transfrontalier, des mécanismes d'identification électronique mis en place par les États (identification électronique ou carte d'identité électronique) et permet également aux Européens d'accéder ainsi facilement aux services publics en ligne dans toute l'Europe –, et les services interopérables dans le domaine de la santé, qui facilitent la continuité des soins et garantissent la sécurité des patients qui souhaitent bénéficier de soins de santé transfrontaliers, en permettant l'échange des données de santé par-delà les frontières. Étant donné que ces services transfrontaliers contribuent à améliorer le quotidien des Européens grâce à l'inclusion et à la connectivité numériques, ils jouent un rôle majeur dans la réalisation du marché unique numérique. L'évaluation a toutefois permis de constater que les orientations pour le secteur des télécommunications limitent la capacité du programme à tirer pleinement parti des toutes dernières évolutions technologiques et à tenir compte des nouvelles priorités politiques apparues par la suite. En ce qui concerne le haut débit, compte tenu des ressources limitées, le concours financier a porté jusqu'à présent essentiellement sur: i) les activités d'assistance technique susceptibles de contribuer à la réalisation des projets présentant une analyse de rentabilité moins favorable; et ii) les instruments financiers aux retombées potentielles importantes.

1.2 Priorité à la valeur ajoutée européenne

Les investissements nécessaires pour répondre aux **objectifs de connectivité sont très élevés dans les trois secteurs couverts par le programme**. Dans le domaine du transport, d'après des estimations récentes de la Commission⁸ confirmées dans les plans de travail des coordinateurs des corridors du réseau central, le réseau central du RTE-T requiert des investissements à hauteur de 750 milliards d'EUR pour la seule période allant jusqu'à 2030, et environ le triple en incluant le réseau global et d'autres investissements dans les transports, dans des domaines tels que le transport urbain, le virage numérique et la maintenance⁹. Dans le secteur de l'énergie, les fonds nécessaires pour financer les projets qui peuvent être qualifiés de PIC se chiffrent à 179 milliards d'EUR pour la période 2021-2030¹⁰, le montant alloué au secteur de l'électricité étant de loin le plus élevé. Dans le secteur des télécommunications, les investissements requis pour répondre aux objectifs stratégiques en matière de connectivité en gigabit sont estimés à environ 500 milliards d'EUR jusqu'en 2025, ce qui représente un montant supplémentaire de 155 milliards par rapport au simple maintien à leurs niveaux actuels des investissements¹¹. Ces estimations ne comprennent toutefois pas les investissements supplémentaires nécessaires pour achever le déploiement des infrastructures transfrontalières de services numériques (ISN).

⁸ Les données proviennent des études sur les corridors du réseau central qui ont été réalisées par des prestataires externes en appui des coordinateurs des corridors du réseau central.

⁹ À l'échelle des corridors du réseau central, on s'attend à ce que cet investissement génère 4 500 milliards d'euros de PIB cumulé, corresponde à environ 13 millions d'emplois-année et entraîne une réduction de quelque 7 millions de tonnes des émissions de CO₂ entre 2015 et 2030.

¹⁰ D'après l'étude «Investment needs in trans-European energy infrastructure up to 2030 and beyond », Ecofys, juillet 2017.

¹¹ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – Connectivité pour un marché unique numérique compétitif – Vers une société européenne du gigabit, COM(2016) 587 final, p. 8.

En outre, des **défaillances du marché continuent de toucher** les projets visant à réaliser les objectifs de la politique relative aux réseaux transeuropéens (RTE). Par exemple, des défaillances peuvent se produire lorsque les coûts sont encourus au niveau national/local, alors que les bénéfices sont réalisés à une échelle européenne, ou lorsque les coûts et les bénéfices des projets mobilisant plusieurs États membres sont répartis de façon asymétrique entre eux. Ces cas de figure concernent typiquement les projets transfrontaliers et le déploiement de systèmes technologiques à l'échelle européenne, lorsque le marché ou le budget national seuls n'apportent généralement pas les fonds nécessaires.

Dans le secteur de l'énergie, les projets qui ne sont pas commercialement viables entrent dans cette catégorie, étant donné qu'ils produisent des externalités comme la garantie de la sécurité régionale d'approvisionnement ou la fourniture de solutions hautement innovantes.

Dès le départ, le **MIE a mis l'accent sur l'apport d'une valeur ajoutée européenne**¹² au développement de la connectivité dans les secteurs des transports, de l'énergie et des télécommunications, non seulement en raison des types de biens publics à dimension européenne qu'il couvre, mais également en raison du fait qu'il accorde la priorité aux projets menés aux niveaux national, régional ou local qui ne pourraient être réalisés sans un soutien de l'Union. Plus spécifiquement, la valeur ajoutée européenne du MIE réside dans sa capacité à:

- orienter les financements publics et privés vers la réalisation des objectifs de la politique de l'Union;
- permettre des investissements importants dans les cas où les coûts sont supportés au niveau national/local, alors que les bénéfices sont nombreux à une échelle européenne;
- accélérer la transition vers une société numérique et à faibles émissions de carbone.

Dans le **secteur des transports**, le MIE a apporté une réelle valeur ajoutée, en particulier dans le cadre de la réalisation du réseau central du RTE-T d'ici à 2030 et de la stratégie ambitieuse pour une mobilité à faibles émissions. Certains projets d'infrastructures ferroviaires et fluviales, qui constituent des investissements à long terme (avec un cycle de vie de 30 à 50 ans), n'auraient pu voir le jour sans les subventions publiques européennes disponibles au titre du MIE. C'est le cas du projet de tunnel de base du Brenner, qui permettra de supprimer un important goulet d'étranglement ferroviaire entre l'Autriche et l'Italie. Les engagements au titre du MIE offrent des garanties et permettent parfois aussi d'obtenir des sources supplémentaires de financement, notamment en provenance du secteur bancaire et des investisseurs privés. En outre, les programmes phares européens, tels que le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS), nécessitaient une mise en œuvre coordonnée des investissements entre les pays et les parties prenantes de façon à recueillir les bénéfices au niveau de la performance, de l'interopérabilité et de la sécurité. Le soutien apporté au titre du MIE, que ce soit sous la forme de subventions ou d'actions de soutien du programme destinées, entre autres, à renforcer la capacité institutionnelle des administrations des États membres, a permis de créer les conditions nécessaires à une telle coordination.

Dans le **secteur de l'énergie**, le MIE est un instrument essentiel pour soutenir la coopération transnationale et générer des économies d'échelle. Il joue également un rôle important dans le

¹² Les critères d'évaluation de la valeur ajoutée des finances européennes sont énoncés dans le document de réflexion sur l'avenir des finances de l'UE [COM(2017) 358 final du 28 juin 2017].

soutien des infrastructures énergétiques transfrontalières, les PIC devant bénéficier à au moins deux États membres. Le MIE est un important élément catalyseur qui contribue à rassembler les promoteurs de projet, les autorités réglementaires nationales et les représentants des gouvernements en vue de résoudre les problèmes de façon à ce que les projets d'infrastructures transfrontalières puissent être menés à bien. Ses subventions permettent de renforcer la coopération entre les pays aux fins de mettre en œuvre des PIC d'interconnexion énergétique qui ne pourraient autrement voir le jour. C'est notamment le cas pour les projets transfrontaliers menés dans des pays peu peuplés ou dans des endroits plus reculés, dans lesquels les tarifs devraient être sensiblement revus à la hausse pour couvrir les investissements nécessaires. La construction d'un gazoduc reliant la Pologne à la Lituanie est un parfait exemple de projet qui n'aurait pu être financé dans un contexte purement national.

Dans le **secteur des télécommunications**, le MIE a facilité la coordination entre les États membres en vue de définir des normes et de déployer des services transfrontaliers interconnectés. Bien que les États membres aient développé des solutions rendant les services publics disponibles en ligne, leurs avantages s'arrêtent aux frontières nationales. Le MIE a joué un rôle essentiel pour faire en sorte que ces solutions puissent produire de meilleurs résultats en les rendant interopérables, au profit des citoyens, des entreprises et des administrations publiques dans toute l'Europe. En outre, dans certains cas comme l'échange électronique d'informations sur la sécurité sociale, étant donné que les États membres sont légalement tenus d'assurer une communication transfrontalière entre les institutions nationales de sécurité sociale, le MIE a joué un rôle important pour renforcer la protection des droits de sécurité nationale des citoyens mobiles et pour aider les États membres à accélérer le respect de ces droits. Dans d'autres domaines comme la cybersécurité, pour lesquels l'interopérabilité transfrontalière n'est soumise à aucune obligation légale, le MIE a permis de mettre en place une plateforme de coopération volontaire. Celle-ci renforce la capacité de préparation et de réaction aux cyberattaques en apportant une solution mobilisant tous les États membres de l'Union à la problématique des menaces qui ne tiennent pas compte des frontières nationales. Il ressort d'une consultation des parties prenantes que le déploiement de certaines ISN aurait été sérieusement retardé, voire même abandonné, sans l'aide du MIE. En outre, les solutions de base financées par le MIE (lesdits «éléments constitutifs») génèrent des économies d'échelle en étant largement réutilisées dans des services numériques plus complexes, y compris au-delà du cadre du MIE, dans des domaines tels que l'agriculture, l'environnement et l'éducation¹³.

Enfin, les actions menées à l'échelle de l'Union (y compris la coopération réglementaire) permettent au MIE de **combler les lacunes en matière d'information et de coopération** entre les États membres, qui peuvent entraver la réalisation de projets aussi complexes que cruciaux.

¹³ Informations issues du tableau de bord relatif au volet «Télécommunications» du MIE:
<https://ec.europa.eu/cefdigital/wiki/display/CEFDIGITAL/Reuse+by+domains>

2. LE MECANISME POUR L'INTERCONNEXION EN EUROPE APPORTE UN SOUTIEN DE L'UNION DE MANIERE EFFICACE ET COHERENTE

2.1 Utilisation des subventions de la manière la plus efficace possible

La plupart des fonds du MIE sont octroyés sous la forme de subventions (90 %). Une telle approche est appropriée dans la mesure où **une grande majorité des fonds du MIE est allouée à des projets qui offrent de plus grands avantages aux niveaux régional et européen, mais pour lesquels le financement national ou le financement sur le marché est insuffisant.**

Dans le **secteur des transports**, c'est le cas pour la plupart des projets transfrontaliers relatifs au réseau transeuropéen et pour les priorités «horizontales», en particulier les systèmes de gestion du trafic tels que le système ERTMS pour le transport ferroviaire, le système SESAR pour le transport aérien et les systèmes de transport intelligents (STI) pour le transport routier, ainsi que les carburants alternatifs. C'est également le cas pour les projets dont les avantages ne peuvent pas encore être internalisés. Dans ce secteur, la pléthore de demandes de participation¹⁴ aux appels à propositions témoigne d'une demande très élevée de subventions européennes, alors que le budget disponible est généralement insuffisant pour répondre aux besoins du secteur.

Dans le **secteur de l'énergie**, des goulets d'étranglement subsistent et des interconnexions supplémentaires sont encore nécessaires pour intégrer pleinement le marché, garantir la sécurité d'approvisionnement et permettre à l'Union d'exploiter au maximum ses ressources renouvelables et donc d'éviter une contraction. Les subventions sont considérées comme l'instrument le plus approprié pour soutenir les projets qui produisent d'importantes externalités positives allant au-delà des tarifs fixés au niveau national, tels que la sécurité d'approvisionnement, l'innovation technologique et la solidarité entre les États membres.

Dans le **secteur des télécommunications**, toutes les ISN ont une double couche: les plateformes de services centrales (PSC), qui servent de pivots destinés à garantir l'interopérabilité, et les services génériques (SG), qui servent de passerelles reliant les infrastructures nationales aux PSC. Les subventions sont utilisées pour soutenir le déploiement des services génériques, alors que les passations de marchés servent au développement et à l'exploitation des plateformes de services centrales. Cette approche se justifie par la nécessité de s'attaquer au problème du sous-investissement au niveau des États membres dans le développement de solutions interopérables pour l'intégration des services paneuropéens.

En 2011, la Commission prévoyait d'allouer au MIE un budget total de 50 milliards d'EUR (31,7 milliards pour le secteur des transports, 9,2 milliards pour le secteur des télécommunications et 9,1 milliards pour le secteur de l'énergie). Les compressions budgétaires qui ont été décidées lors de la phase de négociation et des négociations ultérieures sur le Fonds européen pour les investissements stratégiques (EFSI) ont réduit le financement total à 30,44 milliards d'EUR. Le secteur des télécommunications a connu la plus forte baisse (diminution de 8 milliards d'EUR pour un budget total final de 1,04 milliard d'EUR).

¹⁴ Financement total requis des propositions éligibles par rapport au budget indicatif de l'appel à propositions.

L'achèvement des RTE, qui figure parmi les priorités de la politique de l'Union, nécessite encore d'énormes investissements, dont une partie dépendra du soutien continu de l'Union. Le budget du MIE ne permet actuellement que de surmonter quelques-unes des défaillances du marché constatées (par exemple, combler le déficit de financement grâce à l'aide de l'Union) dans les trois secteurs. Par conséquent, **il existe un potentiel de mobilisation des investissements publics et privés supplémentaires si l'Union se donne les moyens de dégager des fonds additionnels pour remédier à un plus grand nombre de défaillances du marché.**

Le processus de sélection établi au titre du MIE permet de moduler les subventions par secteur et par catégorie d'investissement, en tenant compte du déficit de financement pour les projets individuels. Dans le secteur des transports, les taux de cofinancement pour l'enveloppe allouée à la cohésion s'élevaient à 85 %, et entre 10 % et 50 % maximum pour l'enveloppe générale, en fonction de la priorité et de la nature de l'action. Dans le secteur de l'énergie, les taux de financement peuvent être modulés jusqu'à un maximum de 50 % et, dans des cas exceptionnels, être portés à un maximum de 75 %. Ce n'est toutefois possible que si les actions proposées garantissent un degré élevé de sécurité d'approvisionnement à l'échelle régionale ou de l'Union, renforcent la solidarité ou proposent des solutions hautement innovantes. Dans le secteur des télécommunications, les plateformes de services centrales ont été généralement financées par des passations de marchés, tandis que les services génériques ont été financés par des subventions appliquant un taux de cofinancement de maximum 75 % des coûts éligibles. La nature concurrentielle des appels à propositions et le mécanisme d'évaluation et de sélection adopté induisent que les projets qui ne sont pas en mesure de démontrer la nécessité d'une aide financière sous la forme de subventions peuvent être écartés. De tels projets peuvent toujours envisager de recourir aux possibilités offertes par l'EFSI ou les instruments financiers du MIE, le cas échéant.

S'agissant d'un instrument politique contribuant à la réalisation d'objectifs sectoriels spécifiques et au financement de projets complexes visant à assurer l'interopérabilité transfrontalière ou paneuropéenne, la **gestion directe** a permis une allocation rapide des fonds et une exécution budgétaire très saine. L'Agence exécutive «Innovation et réseaux» (INEA) suit de près la mise en œuvre des projets de façon à s'assurer que les fonds européens sont correctement dépensés. Le budget du MIE est optimisé grâce à la capacité d'adaptation rapide de l'INEA qui lui permet de réaffecter les fonds non dépensés par certaines actions à de nouvelles actions. Par exemple, environ 600 millions d'EUR ont été réinjectés dans un appel à propositions lancé en 2016 dans le secteur des transports, tandis qu'un investissement de 120 millions d'EUR a été proposé en 2016 pour financer un nouveau projet phare (WIFI4EU) dans le secteur du numérique.

2.2 Ouvrir la voie dans l'utilisation des instruments financiers et combinaison des sources de financement

Pour les projets générateurs de recettes, le soutien du MIE peut être apporté sous la forme d'instruments financiers. Le budget des instruments financiers du MIE peut servir à fournir toute une gamme de produits tels que des garanties ou des dettes privilégiées soutenues par des capitaux de l'Union. Ces instruments aident par conséquent à optimiser l'utilisation des fonds publics. Parmi ces projets figurent, par exemple, les extensions des capacités portuaires

existantes, la création de liaisons ferroviaires avec les aéroports et le développement d'infrastructures pour les carburants alternatifs dans le secteur des transports, ainsi que les garanties ou les prêts subordonnés pour des projets de transmission bien précis dans le secteur de l'énergie.

Cependant, dans les trois secteurs, certains instruments financiers n'ont pas été utilisés autant qu'escompté. L'instrument d'emprunt du MIE, fondé sur l'expérience acquise avec l'instrument de garantie de prêts pour les projets RTE-T (LGTT) et la phase pilote de l'initiative relative aux emprunts obligataires destinés à financer des projets (PBI), a ouvert la voie dans l'utilisation des instruments financiers, mais il y a eu un effet de substitution lorsque l'EFSI a été créé. L'utilisation des instruments financiers du MIE devrait être adoptée lors de la seconde moitié du programme¹⁵, lorsque la complémentarité entre les instruments financiers spécifiques au MIE et l'EFSI aura été assurée à la suite de la demande d'orientations spécifiques formulée par le comité directeur de l'instrument d'emprunt du MIE pour garantir une complémentarité efficace entre les deux initiatives.

Dans le secteur de l'énergie, un certain nombre de facteurs ont contribué à la non-utilisation de l'instrument d'emprunt du MIE. L'un de ces facteurs est le faible nombre de projets susceptibles d'être financés par le MIE et disponibles au moment de l'entrée en vigueur de l'instrument d'emprunt du MIE. Il existe également une offre concurrentielle de titres de créance et d'instruments de capitaux propres déjà disponibles pour les promoteurs de projet en raison de leur modèle solide de base d'actifs régulée pour le financement des projets. Toutefois, le suivi conjoint des projets par la Banque européenne d'investissement et la Commission a permis à un certain nombre de PIC d'obtenir un financement par l'entremise de la première.

En outre, un instrument de capitaux propres est actuellement mis au point. Dans le secteur des télécommunications, le paysage des projets de déploiement du haut débit est très varié et requiert toute une gamme d'instruments qui répondent aux difficultés liées à la situation géographique. Alors que les titres de créance peuvent servir aux déploiements à finalité commerciale dont la rentabilisation est claire et entrepris par de grands acteurs, les instruments de capitaux propres sont nécessaires pour combler les déficits de financement existants en soutenant les projets dont la rentabilisation est plus risquée et à plus long terme. Le CEBF, qui sera normalement effectif au cours de la première moitié de 2018, devrait jouer ce rôle.

En février 2017, un appel à combinaison a été lancé pour le volet «Transports» du MIE. L'appel, qui combine des subventions du MIE avec des financements de marché, en particulier les instruments financiers disponibles au titre de l'EFSI, vise à renforcer la complémentarité entre les deux régimes de soutien, tout en mobilisant dans le même temps d'autres sources de financement, notamment de l'EFSI, des investisseurs privés ou des banques nationales de développement. Une telle approche avait été précédemment appliquée avec succès au titre du MIE sur une base ponctuelle dans quelques cas, comme pour le port de Dublin et le port de Calais dans le secteur des transports. Avec un financement de

¹⁵ Par exemple, au moyen du Fonds pour la connectivité à haut débit en Europe (CEBF) (investissements à hauteur de 100 millions d'EUR au titre du MIE).

2,2 milliards d'EUR requis pour un appel d'un budget indicatif de 1 milliard d'EUR, la première expérience s'est révélée très fructueuse.

2.3 Renforcement des synergies et de la cohérence, simplification de l'accès

Synergies

Pour la première fois, le MIE a réuni les secteurs des transports, des télécommunications et de l'énergie sous un cadre de financement commun, géré de manière centralisée par la Commission.

Au niveau du programme, cette approche permet de réaliser des économies d'échelle grâce à la délégation de la gestion des subventions à **une seule agence exécutive (INEA)** et à la mise en place de procédures communes pour l'ensemble des trois secteurs (mise en œuvre coordonnée par l'Agence, programmes de travail communs pour les instruments financiers du MIE, comité de coordination commun du MIE, composé de l'ensemble des États membres, conventions de subvention selon un modèle commun).

Au **niveau des projets**, le MIE n'a pas encore totalement réussi à créer des synergies entre les trois secteurs en dépit des attentes mentionnées dans les considérants du règlement. Cela s'explique notamment par les différences inhérentes aux objectifs des politiques sectorielles et par la rigidité du cadre juridico-budgétaire en ce qui concerne l'éligibilité des projets et l'éligibilité des coûts. Un appel à propositions pilote multisectoriel (transports et énergie), d'un budget de 40 millions d'EUR, lancé en 2016 en vue de la réalisation d'études n'a pas répondu aux attentes en ce qui concerne le nombre de projets sélectionnés (7) et les fonds alloués (24 millions d'EUR).

Il semble toutefois approprié de rassembler les trois secteurs compte tenu de leurs **objectifs et défis communs**. D'après les parties prenantes consultées lors de l'évaluation, ces défis concernent, entre autres, la complexité des réseaux d'infrastructures résultant des différents systèmes nationaux, leurs besoins d'interconnexion et la nécessité de garantir l'interopérabilité tout en s'adaptant constamment à l'évolution du marché et des technologies. Le nombre d'exemples de synergies impliquant les trois secteurs couverts par le MIE est en augmentation, grâce aux progrès récents en matière d'innovation et au fait que des synergies sont naturellement présentes dans chacun des secteurs ou concernent une priorité de premier plan telle que la cybersécurité. Au nombre des exemples figurent la mobilité coopérative, connectée et automatisée, les infrastructures pour carburants alternatifs pour les voitures, les autobus et les navires, l'intelligence du réseau et le déploiement de la 5G sur le réseau de transport. La création des conditions nécessaires à la concrétisation de ces projets se traduira par de nouveaux gains d'efficacité.

Complémentarité

Le MIE s'est avéré complémentaire du programme Horizon 2020, des Fonds structurels et d'investissement européens (Fonds ESI) et de l'EFSI.

Le programme Horizon 2020 finance les premières phases de la chaîne de l'innovation, tandis que le MIE permet le déploiement technologique dans l'ensemble des infrastructures.

Tant le MIE que les **Fonds ESI** contribuent à la réalisation des objectifs relatifs aux RTE. Alors que les Fonds ESI ciblent l'aide financière sur les régions les moins développées et les 15 États membres susceptibles de bénéficier d'une aide au titre du Fonds de cohésion, le MIE accorde la priorité à l'intégration de l'Union en soutenant les projets portant sur les connexions et les interconnexions transfrontalières, l'élimination des goulets d'étranglement et l'interopérabilité. Dans le secteur des transports, il existe un chevauchement partiel entre le MIE et les Fonds ESI en ce qui concerne les projets ferroviaires situés sur le réseau central du RTE-T, tandis que les Fonds ESI financent également les projets non éligibles à un financement du MIE (par exemple, les projets routiers et les projets sur le réseau global). Dans le secteur de l'énergie, les Fonds ESI ciblent les réseaux de distribution intelligents au niveau local/régional, tandis que le MIE soutient les infrastructures de transmission. Dans le secteur des télécommunications, les Fonds ESI sont consacrés au développement des services numériques nationaux, tandis que le MIE permet l'interopérabilité transfrontalière de certains services numériques spécifiques développés au niveau national.

Pour la première fois, une part de l'**enveloppe allouée à la cohésion** (11,3 milliards d'EUR pour le secteur des transports) a été exécutée en gestion directe dans le cadre du MIE. Cette approche s'est révélée très efficace, la totalité de l'enveloppe ayant été allouée durant la première moitié de la période de programmation, quasi exclusivement en faveur de modes de transport durables. Une assistance technique ciblée, des coûts administratifs moins élevés pour les États membres et des priorités de financement clairement établies ont contribué à cette réussite.

En ce qui concerne l'**EFSI**, le MIE a servi de catalyseur, plusieurs projets lancés dans le cadre de l'instrument d'emprunt du MIE ayant été versés dans la réserve de projets financée par l'EFSI. Tel a été le cas pour le projet de grand contournement ouest de Strasbourg (A355), le projet d'autoroute A6 Wiesloch, le projet de gazoduc BRUA (Bulgarie, Roumanie, Hongrie-Autriche) et le projet d'interconnexion électrique entre l'Italie et la France. En outre, des projets lancés avec le concours financier du MIE ou financés en partie par des subventions du MIE pour des travaux ont commencé à bénéficier de l'EFSI. Cependant, comme cela a déjà été précisé, l'EFSI a eu un effet de substitution sur les instruments financiers du MIE.

Alors qu'il était prévu que le MIE élargirait les possibilités de financement par emprunt des projets relatifs au haut débit, l'EFSI accorde à présent des fonds amplement suffisants à cet égard. Il est dès lors prévu de mettre l'accent sur les financements en fonds propres ou quasi-fonds propres en faveur des projets relatifs au haut débit. Tel qu'il a été indiqué ci-dessus, le CEBF devrait compléter les instruments existants (c'est-à-dire le financement sur emprunt de l'EFSI en faveur des déploiements à finalité commerciale dont la rentabilisation est claire et les subventions des Fonds ESI en faveur des déploiements principalement publics). La contribution des fonds d'absorption des risques du MIE pour les instruments assimilables à des fonds propres sera complétée par une tranche de risque moins élevée de l'EFSI et par une tranche de marché composée d'actions des banques nationales de développement et du secteur privé (structure de fonds multicouche). Une autre lacune devient de plus en plus apparente, mais n'a pu être comblée, que ce soit par l'EFSI, le CEBF ou les Fonds ESI, en particulier pour les projets sur le seuil de viabilité commerciale (même à long terme). Dans le domaine du haut débit, cette lacune pourrait être comblée par un instrument structuré combinant les subventions publiques et un soutien financier constitué d'investissements privés.

Simplification

Les améliorations dans le processus de demande ont débouché sur des procédures plus simples et plus rapides pour les bénéficiaires et la Commission. Au nombre de ces améliorations figurent l'introduction d'outils électroniques pour les échanges avec les bénéficiaires et le remplacement des décisions de subvention adoptées par la Commission par des conventions de subvention dont la signature a été déléguée au directeur de l'INEA. Pour les bénéficiaires, les coûts administratifs ont été considérés comme globalement proportionnels au concours financier apporté. Il ressort toutefois de l'évaluation que les exigences juridiques et administratives à respecter en vue de l'approbation et de la mise en œuvre des actions peuvent imposer des coûts disproportionnés pour les actions de moindre envergure, pour lesquelles des formulaires simplifiés de demande d'un soutien pourraient être mieux adaptés. Ce fut notamment le cas pour le secteur des télécommunications, dans lequel le montant moyen des subventions n'était que de 1 million d'EUR. De même, toujours dans le secteur des télécommunications, l'adoption de programmes de travail annuels ne permet pas de planifier le financement à long terme des actions et crée des charges administratives au niveau de la gestion du programme.

3 LE MECANISME POUR L'INTERCONNEXION EN EUROPE EST EN BONNE VOIE D'OBTENIR DES RESULTATS

3.1 Contribution aux objectifs des politiques sectorielles

Le MIE vise la réalisation des objectifs à long terme suivants des politiques sectorielles de l'Union:

- **secteur des transports:** d'ici à 2030, achèvement du réseau central du RTE-T, y compris du déploiement des systèmes SESAR et ERTMS, et transition vers une mobilité propre, compétitive et connectée, y compris le déploiement d'une infrastructure de base de recharge en carburants alternatifs pour l'Union d'ici à 2025; progrès en vue de l'achèvement du réseau global du RTE-T d'ici à 2050;
- **secteur de l'énergie:** d'ici à 2030, achèvement des corridors et des domaines thématiques prioritaires du RTE-E, en phase avec les objectifs du paquet de mesures «Une énergie propre pour tous les Européens» et les objectifs de décarbonation à long terme, à savoir l'intelligence et la numérisation des réseaux, la réalisation des objectifs d'interconnexion pour 2030 (y compris pour les États membres périphériques), le développement de réseaux maillés offshore et la sécurité de l'approvisionnement, également grâce à la synchronisation;
- **secteur du numérique:** d'ici à 2030, maximisation des avantages du marché unique numérique pour l'ensemble des citoyens et des entreprises grâce à l'achèvement d'une société du gigabit entièrement protégée contre les cyberattaques, préparation de la connectivité en terabits d'ici à 2030 et déploiement dans l'ensemble de l'Union d'infrastructures de services de données et de services numériques soutenant la transformation numérique des principaux domaines d'intérêt public, des soins de santé aux administrations publiques en passant par la mobilité.

Étant donné que le programme est aux premiers stades de la mise en œuvre, seules des données limitées sur les réalisations et les résultats réels sont disponibles. Lors de l'évaluation, il était dès lors souvent impossible de mesurer les progrès accomplis en vue de la réalisation des objectifs des politiques sectorielles. En revanche, la plupart des parties prenantes qui ont répondu à l'enquête technique estiment que le MIE permettra de développer des réseaux transeuropéens modernes et hautement performants dans les secteurs des transports, de l'énergie et des télécommunications, du moins dans une certaine mesure (99 %, 97 % et 96 %, avec 33 %, 38 % et 21 % des répondants totalement convaincus).

Les fonds du MIE réservés au **secteur des transports** ont été en majeure partie octroyés en vue d'établir les liaisons manquantes et d'éliminer les goulets d'étranglement de projets relatifs au réseau central du RTE-T (par la création de nouvelles infrastructures ou par la modernisation et la remise en état substantielles des infrastructures existantes).

Dans le **secteur de l'énergie**, les subventions du MIE contribuent efficacement à améliorer la sécurité d'approvisionnement, à mettre fin à l'isolement énergétique, à éliminer les goulets d'étranglement dans le transport d'énergies, à achever le marché intérieur de l'énergie et à renforcer l'intégration des énergies renouvelables dans le réseau. Au nombre des exemples de projets majeurs financés par le MIE dans le secteur de l'énergie figurent la construction de Baltconnector, le premier gazoduc reliant la Finlande à l'Estonie, et celle du gazoduc reliant la Pologne à la Lituanie, qui permettront à ces États membres de diversifier leurs sources et leurs routes d'approvisionnement de gaz et de se prémunir contre toute rupture éventuelle d'approvisionnement dans le futur.

Dans le **secteur des télécommunications**, il apparaît que le concours financier du MIE au déploiement d'ISN permet aux administrations publiques, aux citoyens et aux entreprises de bénéficier d'un plus grand nombre de services en ligne transfrontaliers complets et efficaces, contribuant ainsi à améliorer la compétitivité des acteurs tant privés que publics. Parmi les exemples figurent notamment l'établissement de mécanismes de coopération et le renforcement des capacités de lutte contre les cyberattaques, la simplification de l'accès des entreprises aux procédures nationales de passation de marchés dans les autres États membres de l'Union, la simplification des procédures de facturation ainsi que la reconnaissance et la validation transfrontalières de l'identification électronique et de la signature électronique. Le MIE contribue également à la suppression des goulets d'étranglement qui entravent l'achèvement du marché unique numérique, même si le budget limité n'a jusqu'à présent permis de répondre qu'en partie aux besoins du secteur.

Dans les trois secteurs qu'il couvre, le MIE joue un rôle déterminant dans: i) le déploiement, dans l'ensemble de l'Union, de nouveaux systèmes de gestion du trafic et de sécurité (par exemple, le système SESAR pour le secteur aéronautique, le système ERTMS pour le secteur ferroviaire et les STI pour le secteur routier); ii) la mise en place de lignes électriques hautement performantes et de réseaux intelligents transfrontaliers dans le secteur de l'énergie; et iii) le déploiement de services numériques interconnectés (tels que les services de santé en ligne, la cybersécurité, la passation de marchés publics en ligne, l'identification électronique et la signature électronique).

3.2 Contribution à une croissance intelligente, durable et inclusive

Le MIE soutient les investissements en vue de l'établissement dans toute l'Union de réseaux modernes et hautement performants, lesquels sont essentiels à la création des conditions propices à une économie compétitive. Depuis 2014, il a permis d'**investir 25 milliards d'EUR qui ont engendré un total d'environ 50 milliards d'EUR d'investissements dans les infrastructures de l'Union.**

Les dépenses réalisées au titre du MIE dans les secteurs des transports et de l'énergie contribuent grandement à la réalisation de l'objectif fixé par l'Union de consacrer au moins 20 % de son budget total à l'action pour le climat¹⁶. La mise en place de réseaux parfaitement intégrés dans les secteurs de l'énergie et des transports et la promotion de modes de transport à faibles émissions de carbone contribuent à juguler le coût de la décarbonation. Bien que la contribution des actions soutenues par le MIE en vue de la réalisation des objectifs spécifiques ne puisse être mesurée entièrement à ce stade de l'évaluation à mi-parcours, une analyse de sa contribution a été réalisée dans le cadre de l'examen à mi-parcours du programme financier pluriannuel 2014-2020. Cette analyse a permis de montrer que le MIE a contribué de manière efficace et significative à la réalisation de l'objectif fixé par l'Union, une part des crédits d'engagement ayant été estimée à une moyenne de plus de 5 % des ressources financières totales affectées à la lutte contre le changement climatique dans le budget de l'Union pour la période 2014-2016. Cette moyenne s'élève à 35 % lorsque l'on tient compte de la contribution du MIE à la rubrique «Compétitivité pour la croissance et l'emploi» du budget de l'Union.

Dans le **secteur des transports**, le MIE contribue à la réalisation de l'objectif fixé par l'Union d'allouer 81 % du montant total des ressources financières à la mise en place de modes de transport moins polluants, en particulier dans le secteur ferroviaire et fluvial, permettant ainsi un transfert modal. En outre, le programme finance les nouvelles technologies destinées à décarboniser le secteur des transports, en particulier les carburants alternatifs, et leur déploiement dans les infrastructures de transport. Par exemple, le projet «LNG Motion» vise à accroître la disponibilité du gaz naturel liquéfié (GNL) dans le réseau central du RTE-T couvrant la France, la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne, la Pologne, l'Espagne, l'Italie, la Hongrie et la Roumanie, principalement dans le secteur du transport routier. L'Union subventionne ce projet d'un montant total de 55,5 millions d'EUR à hauteur de 27,8 millions d'EUR, soit un taux de cofinancement de 50 %.

Dans le **secteur de l'énergie**, 40 % des fonds alloués au titre du MIE devraient contribuer à intégrer l'action pour le climat au niveau du programme. Les projets menés dans le secteur de l'électricité contribuent à réduire les émissions de CO₂ en renforçant la capacité du réseau à intégrer l'énergie produite à partir de sources renouvelables.

¹⁶ Dans le secteur des télécommunications, des contributions significatives à la réduction des émissions de CO₂ peuvent être escomptées des projets qui mettent en œuvre des solutions numériques. Aucune méthode n'est toutefois actuellement appliquée dans le cadre du MIE pour estimer ces réductions.

CONCLUSIONS

L'évaluation a permis de montrer que le MIE, trois ans et demi après sa mise en œuvre, est en bonne voie, même s'il est beaucoup trop tôt pour mesurer les résultats étant donné qu'il n'en est qu'à ses débuts. De même, le cadre d'évaluation des résultats établi dans le règlement manque d'indicateurs bien définis ou solides. À cette réserve près, l'évaluation a permis de mettre en exergue les points suivants:

- Le MIE est un instrument efficace et ciblé qui facilite les investissements dans les infrastructures transeuropéennes (RTE) dans les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique. Depuis 2014, il a permis d'investir 25 milliards d'EUR qui ont engendré un total d'environ 50 milliards d'EUR d'investissements dans les infrastructures de l'Union. Le MIE contribue à la réalisation des objectifs fixés par la Commission en matière de création d'emplois, de dynamisation de la croissance, de stimulation des investissements, d'établissement du marché intérieur, de mise en œuvre de l'union de l'énergie, de protection du climat et de mise en place d'un marché unique numérique. Il permet de la sorte de renforcer la compétitivité de l'économie européenne.
- Le MIE apporte une grande valeur ajoutée européenne à l'ensemble des États membres en soutenant les projets de connectivité transfrontaliers. La plupart des fonds sont octroyés aux projets visant à établir les liaisons manquantes et à supprimer les goulets d'étranglement, dans le but de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur de l'Union et de favoriser une plus grande cohésion territoriale entre les États membres dans les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique. Les projets menés dans le secteur de l'énergie garantissent également la sécurité d'approvisionnement et jouent un rôle clé dans la décarbonation rentable de l'économie. Le MIE contribue également au déploiement, à l'échelle de l'Union, de nouveaux systèmes de gestion du trafic et de sécurité (par exemple, le système SESAR pour le secteur aéronautique et le système ERTMS pour le secteur ferroviaire), de lignes électriques hautement performantes et de réseaux intelligents essentiels à l'adoption rapide de sources d'énergie renouvelables non émettrices de carbone, ainsi qu'au déploiement de services numériques à haut débit et interconnectés (tels que les données ouvertes, les services de santé en ligne, la passation de marchés publics en ligne, l'identification électronique et la signature électronique).
- La gestion directe des subventions du MIE s'est avérée très efficace. Elle repose sur une solide réserve de projets, une procédure de sélection concurrentielle, une priorité accordée aux objectifs des politiques sectorielles de l'Union, une mise en œuvre coordonnée et une participation totale des États membres. L'agence exécutive INEA affiche d'excellents résultats dans la gestion financière du MIE et l'optimisation du budget, en particulier grâce à la flexibilité dont elle fait preuve pour réaffecter rapidement les fonds non utilisés par certaines actions pour financer de nouvelles.
- Pour la première fois, une part de l'enveloppe allouée à la cohésion (11,3 milliards d'EUR pour le secteur des transports) a été exécutée en gestion directe dans le cadre du MIE. La totalité de l'enveloppe a été allouée au cours de la première moitié de la période de programmation, quasi exclusivement en faveur de modes de transport durables. Une assistance technique ciblée, des coûts administratifs moins élevés pour les États membres, des priorités de financement clairement établies et une solide réserve de projets résultant de la continuité des projets et des études financés auparavant par le programme RTE-T ou

par les instruments de la politique de cohésion ont contribué à l'affectation rapide des fonds.

- Le MIE a continué d'utiliser et de développer des instruments financiers innovants. Leur déploiement a toutefois été limité en raison des nouvelles possibilités offertes par l'EFSI. L'utilisation des instruments financiers du MIE devrait être adoptée lors de la seconde moitié du programme, lorsque la complémentarité entre les instruments financiers spécifiques au MIE et l'EFSI aura été assurée.
- Par ailleurs, une première expérience très fructueuse de combinaison des subventions et des instruments financiers a été réalisée en 2017 dans le secteur des transports, avec une demande de financement de 2,2 milliards d'EUR pour un appel à propositions d'un budget indicatif de 1 milliard d'EUR, permettant l'utilisation de subventions pour optimiser l'effet de levier des fonds privés ou publics.
- Les dépenses effectuées au titre du MIE dans les secteurs des transports et de l'énergie contribuent grandement à la réalisation de l'objectif fixé par l'Union de consacrer au moins 20 % de son budget total à l'action pour le climat.
- Dans le secteur des télécommunications, la double priorité du MIE accordée aux services numériques transfrontaliers d'intérêt public et aux infrastructures de communication et de calcul a montré que le programme a une incidence importante sur la réalisation des objectifs de création d'un marché unique numérique européen, permettant aux citoyens et aux entreprises d'accéder à des services numériques de qualité dans toute l'Europe. Le MIE a contribué à l'élaboration et à la mise en œuvre de politiques communes pour relever les défis de société, parmi lesquels la transformation numérique des soins de santé, la cybersécurité et la numérisation des services publics. Étant donné que le financement proposé pour le volet «Télécommunications» du MIE a été réduit de manière significative, les fonds alloués au titre du programme ne pouvaient soutenir que les toutes premières étapes du passage à des infrastructures numériques transfrontalières complètes dans des domaines d'intérêt public.
- Le MIE a également expérimenté des synergies entre les secteurs, mais a été limité par des contraintes dues au cadre juridico-budgétaire actuel. Les orientations politiques sectorielles et l'instrument MIE devraient être assouplis pour faciliter la création de synergies et mieux répondre aux nouvelles évolutions technologiques et priorités telles que la numérisation, tout en accélérant la décarbonation et en relevant les défis de société communs tels que la cybersécurité.
- L'achèvement des RTE, qui figure parmi les priorités de la politique de l'Union, nécessitera encore d'énormes investissements, dont une partie dépendra du soutien continu de l'Union. Le budget du MIE ne permet actuellement de surmonter que quelques-unes des défaillances du marché constatées dans les trois secteurs. Par conséquent, il existe un potentiel de mobilisation des investissements publics et privés supplémentaires si l'Union se donne les moyens de dégager des fonds additionnels pour remédier aux défaillances du marché.