**Financements européens pertinents pour la transition écologique et énergétique dans le Grand Est**

**Mécanisme pour l’interconnexion en Europe (MIE)**

**ou *Connecting Europe Facility* (CEF)**



|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Domaines visés** | **Porteurs de projet éligibles** | **Type de partenariat** | |
| Transports  Energie  Numérique | En principe les projets doivent être déposés **par des instances représentant les Etats membres** ou avec leur accord, par des **organisations internationales, des *joint ventures* ou des organismes publics ou privés, y compris les autorités locales ou régionales** | Les projets peuvent être portés par une ou plusieurs entités | En fonction des appels, il peut être requis de présenter un partenariat transnational |
| **Typologie de projet** | **Forme de l’appui financier** | **Taux d’aide** | **Mode de candidature** |
| Etudes ou travaux contribuant aux réseaux de transport, d’énergie et du numérique en Europe | Subvention  Pour les opérations mixtes de subvention & prêts, garanties, prises de participation –*equity* - voir fiches BEI & INVEST EU | De 30% à 75% en fonction du type de projets | Réponse à des appels à projets |
| **Budget moyen des projets** | | | |
| Plusieurs millions d’euros – les budgets varient grandement en fonction des actions à faire financer (études ou travaux) | | | |

Le Mécanisme pour l’interconnexion en Europe (MIE) vise à soutenir le développement de **réseaux transeuropéens performants, durables et efficacement interconnectés** dans les domaines des **transports, de l'énergie et du numérique**. Cette fiche porte uniquement sur les volets relatifs au transport et à l’énergie, car ils correspondent à des domaines à enjeux déterminants pour la transition écologique et énergétique dans le Grand Est.

La programmation 2021-2027 du MIE n’est pas encore adoptée à la date de rédaction de ce document. Le contenu de cette fiche se base donc principalement sur le contenu de [la proposition de règlement instituant le programme pour 2021-2027, qui a été validée de manière informelle](https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7063-2021-INIT/en/pdf) par le Parlement et le Conseil. Il conviendra de mettre à jour ces informations lorsque la version définitive sera adoptée et le premier programme de travail publié.

* Domaines stratégiques pour le Grand Est touchés par le programme

Les domaines à enjeux pour la transition écologique et énergétique sur le territoire du Grand Est couverts par le MIE sont :

* **La mobilité** : le volet « transports » du MIE finance des projets situés sur les corridors européens formant le réseau transeuropéen de transports (RTE-T). Le territoire du Grand Est a la particularité et l’avantage d’être traversé par 4 de ces 9 corridors européens : en premier lieu le corridor mer du Nord-Méditerranée, mais aussi le corridor Rhin-Alpes, le corridor Atlantique et l’extrémité ouest du corridor Rhin-Danube à Strasbourg. Il est donc particulièrement pertinent de considérer le MIE pour des projets structurants sur la mobilité dans le Grand Est.
* **Les énergies renouvelables et de récupération**: le volet « énergie » du MIE finance différents projets de structuration de réseaux énergétiques ainsi que des projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables.
* Description du programme

# Présentation générale

Etabli en 2014, le Mécanisme pour l’interconnexion en Europe (MIE) vise à soutenir les **réseaux transeuropéens des transports, de l'énergie et du numérique,** afin qu’ils soient performants, durables et efficacement interconnectés. Ce faisant, le programme vise également à **faciliter la coopération transfrontalière dans le domaine des énergies renouvelables** (EnR). Il a été initialement établi par le [règlement 1316/2013](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02013R1316-20180802), qui est en train d’être révisé. Les informations présentées ci-après sont basées sur [la proposition de règlement instituant le programme pour 2021-2027, qui a été pour le moment validée de manière informelle](https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7063-2021-INIT/en/pdf) par le Parlement et le Conseil.

Plus précisément :

* Dans son volet « transports », le programme a pour objectif de contribuer au développement de **projets d’intérêt commun**[[1]](#footnote-1) relatifs à des réseaux efficients, interconnectés et multimodaux, ainsi qu’à des infrastructures pour une mobilité intelligente, interopérable, durable, inclusive, accessible, sûre et sécurisée. Il vise également à adapter certaines parties du réseau transeuropéen de transport à un double usage de l'infrastructure de transport en vue d'améliorer la mobilité civile et militaire.
* Dans son volet « énergie », le programme a pour objectifs :
  + De contribuer au développement de **projets d'intérêt commun** relatifs à la poursuite de l'intégration d'un marché intérieur de l'énergie efficace et compétitif, à l'interopérabilité des réseaux par-delà les frontières et les secteurs, à la facilitation de la décarbonation de l'économie, à la promotion de l'efficacité énergétique et à la garantie de la sécurité de l'approvisionnement,
  + Et de faciliter la **coopération transfrontalière dans le domaine de l'énergie, y compris les énergies renouvelables**.

Ces deux volets mettent ainsi en œuvre les politiques des réseaux transeuropéens des transports et de l’énergie (RTE-T et RTE-E).

Les volets « transports » et « énergie » du MIE sont **gérés par la Commission européenne**, plus précisément par l’agence exécutive [CINEA](https://cinea.ec.europa.eu/index_fr) (*European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency*).

L’appui financier octroyé par le MIE prend la forme de **subventions[[2]](#footnote-2)**.

Selon [la dernière version de la proposition de règlement européen renouvelant le MIE pour 2021-2027](https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2021/03/11/connecting-europe-facility-informal-agreement-with-european-parliament-on-the-post-2020-programme/?utm_source=dsms-auto&utm_medium=email&utm_campaign=Connecting+Europe+Facility%3a+informal+agreement+with+European+Parliament+on+the+post-2020+programme), le budget du MIE pour 2021-2027 est de **33,17 milliards d’euros** (en euros courants), dont :

* 25,83 milliards consacrés au volet « transports ». Il est néanmoins à noter que 11,286 milliards sont réservés aux Etats membres éligibles aux fonds de cohésion (excluant donc la France) et que 1,691 milliard est réservé aux actions d’adaptation pour un double usage civil et militaire des infrastructures.
* 5,838 milliards consacrés au volet « énergie », avec pour objectif de dédier 15% de l’enveloppe aux projets d’énergie renouvelable transfrontaliers. Si cet objectif n’est pas atteint, l’enveloppe budgétaire pourra être réallouée à d’autres types de projets, voire cofinancer des projets financés par d’autres dispositifs européens. Il y a donc un intérêt à solliciter le MIE pour ce type de projets au plus tôt sur la programmation 2021-2027.

60% de l’enveloppe budgétaire du programme doit être consacrée à la réalisation d’objectifs climatiques.

# Types de projets éligibles

* **Les activités et coûts éligibles** comportent notamment :
* Les études,
* Les travaux. NB : il est possible que les appels à projets prévoient des conditions spécifiques à leur éligibilité, par exemple si la subvention aux travaux est nécessaire pour que le projet devienne commercialement viable (en fonction des résultats d’une analyse coûts-bénéfices).
* Autres mesures nécessaires à la gestion et à la mise en œuvre du projet.

Les coûts de personnel peuvent donc être budgétés dans les projets déposés au MIE.

* **Les entités éligibles** au MIE sont les entités légales établies dans un Etat membre de l’UE. Plus précisément :
* Seules les propositions présentées par un ou plusieurs États membres ou, **avec l'accord des États membres concernés**, par des **organisations internationales, des *joint ventures* ou des organismes publics ou privés, y compris les autorités locales ou régionales**, peuvent être acceptées.
* L’appui financier du MIE est en principe **réservé aux Etats membres de l’UE**. Dans des cas exceptionnels et si cela est indispensable pour atteindre les objectifs du projet, des entités établies dans certains pays tiers peuvent bénéficier d’un financement du MIE, parmi lesquels les membres de l’Association européenne de libre-échange (AELE) : la Suisse, l’Islande, la Norvège, le Liechtenstein[[3]](#footnote-3).
* Des conditions supplémentaires à l’éligibilité au MIE pourront être définies dans le programme de travail multi-annuel (restant encore à paraître à la date de rédaction de cette fiche).
* Il conviendra de vérifier les règles particulières liées au partenariat au niveau de chaque appel à projets. En principe, le MIE peut financer des projets mono ou multipartenaires.
* **Les critères de sélection** aux appels à projets seront établis dans les programmes de travail et dans les appels à proposition. Ils pourront notamment tenir compte de :
* L’impact économique, social, environnemental et climatique du projet ;
* L’innovation et la numérisation ;
* La dimension transfrontalière ;
* Les synergies entre les secteurs des transports, de l’énergie et du numérique ;
* La maturité et la solidité du projet ;
* Etc.
* **Le processus de sélection** s’effectue sur la base d’appels à projets, qui pourront être en deux étapes (avec la soumission en premier lieu d’un dossier simplifié puis d’un dossier complet si le dossier simplifié est présélectionné). Il conviendra de vérifier ces dispositions lors de la publication des appels à projets.
* Il est en général fortement recommandé de **rédiger la proposition en anglais**.
* Les **dossiers de candidature sont conséquents et très détaillés**, y compris en annexes administratives.
* Volet « transports »

Le volet « transport » du MIE met en œuvre la **politique des réseaux transeuropéens de transports (RTE-T)** ou *Trans-European Networks for Transport* (TEN-T). Cette politique porte sur la mise en œuvre et le développement d’un réseau européen de transport : lignes ferroviaires, routes, voies navigables intérieures, routes maritimes, ports, aéroports et terminaux ferroviaires. Elle vise notamment à combler les lacunes du réseau, supprimer les goulets d’étranglement et les obstacles techniques. Elle doit ainsi permettre l’amélioration de l’usage des infrastructures, réduire l’impact environnemental des transports, améliorer leur efficacité énergétique ainsi que leur sûreté. Elle est basée sur le [règlement 1315/2013](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02013R1315-20190306).

La politique RTE-T recouvre deux types de réseaux :

* **Le réseau central** : il comporte les connexions et nœuds présentant la plus haute importance stratégique. L’objectif est que celui-ci soit abouti d’ici 2030. Il comprend neuf corridors, dont notamment le corridor Mer du Nord-Méditerranée qui traverse le territoire du Grand Est.
* **Le réseau global** : il recouvre toutes les régions européennes et doit être abouti d’ici 2050.

Une carte interactive est consultable [ici](https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html).

Cette politique comporte également des priorités horizontales : le *European Rail Traffic Management System* (ERTMS) qui doit remplacer les systèmes de contrôle et de commande des trains et les *Motorways of the Sea* qui cherche à développer le transport multimodal terre/mer.

Le **volet « transport » du MIE met ainsi en œuvre la politique RTE-T**. Il vise notamment des projets transfrontaliers, visant à supprimer les goulets d’étranglements, combler les liaisons manquantes des réseaux central et global, améliorer la gestion du trafic, mais aussi à soutenir l’innovation dans le domaine des transports.

**Les actions éligibles** au financement du volet « transport » du MIE sont les suivantes :

* Actions relatives à des réseaux efficients, interconnectés, interopérables et multimodaux, pour le développement de voies ferrées, routes, voies navigables intérieures et infrastructures maritimes. Par exemple :
  + Actions liées au **réseau central**. Ex : nœuds urbains, plateformes logistiques multimodales, ports fluviaux, terminaux rail-route du réseau central. Des liaisons transfrontalières et liaisons manquantes sont à ce titre identifiée en annexe de la [proposition de règlement](https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7063-2021-INIT/en/pdf) (partie III).
  + Actions liées à des **liaisons transfrontalières du réseau global**, par exemples celles décrites en annexe de la [proposition de règlement](https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7063-2021-INIT/en/pdf) (partie III sections 2 et 3).
  + Actions pour rétablir des **liaisons ferrées transfrontalières** qui ont été abandonnées ou démantelées.
  + Actions liées à des **projets d’intérêt commun[[4]](#footnote-4)** afin de connecter le réseau transeuropéen avec des infrastructures de pays voisins.
* Actions relatives à une mobilité intelligente, interopérable, durable, multimodale, inclusive, accessible, sûre et sécurisée. Par exemple :
  + Systèmes **d’application télématiques** pour différents modes de transports, y compris le transport routier, fluvial, ferré, maritime et aérien ;
  + Actions de soutien à des **services de fret durables** et permettant de réduire les nuisances sonores du fret par voie ferrée.
  + Actions liées à des **nouvelles technologies, l’innovation**, y compris l’automatisation, des services de transports renforcés, l’intégration modale, des infrastructures pour **carburants alternatifs** pour tout mode de transport.
  + Actions permettant de lever les barrières de l’interopérabilité, par exemple dans des nœuds urbains.
  + Actions d’amélioration de la résilience des infrastructures de transport au changement climatique et aux risques cyber.
* Actions permettant un usage civil et militaire des infrastructures de transports.

Comme indiqué en page 3, **les dépenses éligibles** au financement du MIE peuvent être les études, les travaux (sous certaines conditions) et d’autres mesures nécessaires à la gestion et à la mise en œuvre du projet.

Il est à noter que le règlement 1315/2013 encadrant la politique RTE-T est sur le point d’être révisé. La Commission devrait proposer une nouvelle version du règlement au cours de l’année 2021.

* Volet « énergie »

1. **Actions liées à des projets d’intérêt commun (PIC)**

La notion de PIC est au cœur de la **politique des réseaux transeuropéens de l’énergie (RTE-E)**, ou *Trans-European Networks for Energy* (TEN-E). Cette politique vise à relier les infrastructures énergétiques des différents pays européens. Elle est basée sur le [règlement 347/2013](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02013R0347-20200331) qui identifie et définit :

* Neuf corridors recouvrant différentes zones géographiques, tels que les interconnexions électriques ou de gaz Nord-Sud en Europe de l’Ouest ;
* Et trois domaines prioritaires : (1) le déploiement des réseaux intelligents afin d’intégrer les énergies renouvelables, (2) les autoroutes de l’électricité et (3) les réseaux transfrontaliers de transport du dioxyde de carbone.

Les **projets d’intérêt commun** sont des **projets d’infrastructure transfrontaliers clefs**, permettant de lier les systèmes énergétiques des pays européens. La liste des projets est établie par des [groupes régionaux](https://ec.europa.eu/energy/topics/infrastructure/projects-common-interest/regional-groups-and-their-role_en) – présidés par la Commission et composés de représentants des Etats membres, de gestionnaires de réseaux, de porteurs de projets et de régulateurs – et adoptée par la Commission. Elle figure en annexe de la dernière version du règlement 347/2013. Les projets situés dans les corridors et/ou concernant les thématiques prioritaires de la politique RTE-E peuvent ainsi obtenir le statut de projet d’intérêt commun (PIC).

La **liste des PIC est mise à jour tous les deux ans** et est publiée par un amendement de l’annexe VII du règlement 347/2013. La **cinquième liste devrait être adoptée à la fin de l’année 2021**. Des appels à propositions sont ainsi publiés régulièrement pour proposer un projet au statut de PIC (exemple : [un appel clôturé début 2021](https://ec.europa.eu/info/news/call-applications-candidate-projects-common-interest-pcis-electricity-and-gas-2020-nov-25_en) pour sélectionner des projets liés à l’électricité et au gaz).

Le statut de PIC présente plusieurs avantages, comme des procédures d’autorisation accélérées mais aussi **l’accès au financement du MIE**.

|  |
| --- |
| Exemple :  La [dernière liste de PIC établie en 2019](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R0389&from=en) prévoit dans le domaine prioritaire « déploiement des réseaux intelligents » le PIC 10.6 « *Smart Border Initiative* (France, Allemagne) » visant « *à mettre en lien les politiques conçues par la France et l’Allemagne pour étayer les stratégies de leurs villes et territoires en matière de transition énergétique et d’intégration du marché européen* ». Dans ce cadre, [les porteurs de projet Enedis et Energis ont obtenu un financement du MIE](https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-energy/10.6-0011-DEFR-S-M-18) pour des études sur les infrastructures électriques et les potentielles interfaces entre la Lorraine et la Sarre[[5]](#footnote-5).  Pour plus d’exemples de PCI, et consulter la carte interactive des projets, rendez-vous [ici](https://ec.europa.eu/energy/topics/infrastructure/projects-common-interest/PCI-examples-and-their-benefits_en). |

Le volet « énergie » du MIE finance ainsi en premier lieu et majoritairement **des actions liées à des projets d’intérêt commun** tels que définis à l’article 14 et listés en annexe VII du [règlement 347/2013](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02013R0347-20200331).

Comme indiqué en page 3, **les dépenses éligibles** au financement du MIE peuvent être les études, les travaux (sous certaines conditions) et d’autres mesures nécessaires à la gestion et à la mise en œuvre du projet.

Il est toutefois à noter **que le règlement 347/2013 est sur le point d’être révisé.** A ce stade, une [proposition de règlement modifié](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM:2020:824:FIN) a été émise par la Commission européenne, mais celle-ci n’est pas encore entrée en vigueur. Elle devrait être applicable à la sixième liste de PIC (la liste attendue fin 2021 est la cinquième).

1. **Projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables**

Le volet « énergie » finance également des **projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables**. Ces projets doivent notamment :

* Contribuer aux objectifs de décarbonation de l’Union européenne ;
* Compléter le marché intérieur de l’énergie et améliorer la sécurité de l’approvisionnement en promouvant la coopération entre Etats membres dans la planification, le développement et l’exploitation de sources d’énergie renouvelables et faciliter leur intégration à travers des dispositifs de stockage de l’énergie.

Les projets devront être inclus dans un accord de partenariat entre au moins deux Etats membres (ou entre un Etat membre et un Etat tiers dans certaines conditions).

Sont éligibles :

* Les études visant à développer et identifier ce type de projets.
* Les travaux relatifs aux projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables sont également éligibles, dans la mesure où ils remplissent également les critères suivants :
* Une analyse coût-bénéfice (couvrant les coûts de production d’électricité, les émissions de gaz à effet de serre, la sécurisation de l’approvisionnement, le caractère innovant, la pollution de l’air, etc.) doit démontrer que le projet permet de dégager des économies ou des bénéfices significatifs en termes d’intégration des systèmes, de durabilité environnementale, de sécurité de l’approvisionnement ou de l’innovation ;
* Les économies dégagées par le projet transfrontalier doivent être plus importantes en comparaison avec un projet similaire mis en œuvre dans un seul Etat membre ;
* Le projet doit nécessiter l’octroi de la subvention pour être mené à bien ou pour être commercialement viable.

Le montant de la subvention pour les travaux sera proportionnel aux économies dégagées par le projet ou aux bénéfices qu’il dégage, et ne pas dépasser le montant nécessaire pour que le projet soit mené à bien ou devienne commercialement viable.

En principe, il y aura **un appel à projets annuel** pour déposer des projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables. Les critères de sélection de ces appels ne sont pas encore connus, néanmoins il est à noter que la Commission veillera à ce que ces projets soient répartis de manière équilibrée sur le territoire de l’Union européenne.

Les financements octroyés à ce type de projets devront pouvoir être coordonnés avec des financements issus du nouveau mécanisme de financement des énergies renouvelables de l’Union[[6]](#footnote-6).

# Dispositions administratives et financières

* **Taux de cofinancement[[7]](#footnote-7) :**
* Pour les études : le taux de subvention ne pourra pas dépasser 50% des coûts totaux éligibles.
* Pour les travaux du volet « transports », en fonction du type de projets le taux maximum de co-financement pourra varier de 30% à 50%
* Pour les travaux du volet « énergie », en fonction du type de projets le taux maximum de co-financement pourra varier de 50% à 75%.
* Les projets présentant des synergies entre les volets « transports », « énergie » et « numérique » seront susceptibles de bénéficier d’un taux de cofinancement supérieur. Il conviendra de vérifier ces dispositions dans le programme de travail multi-annuel ainsi que dans les termes des appels à projets.
* Un **premier préfinancement est en général versé** suite à la signature de la convention de subvention.
* **Précisions sur l’éligibilité des coûts :**
* Les coûts des équipements, des installations et des infrastructures, considérés comme des dépenses d’investissement, pourront être éligibles en totalité, c’est-à-dire que le taux de cofinancement pourra être appliqué à leur valeur totale (et pas uniquement à leur amortissement par exemple, comme le prévoient certains programmes de financement). Ce point devra être confirmé dans les termes des appels à projets lorsqu’ils seront publiés.
* Les dépenses d’achat de terrain ne sont pas éligibles[[8]](#footnote-8).
* La TVA n’est pas éligible.
* Tous les achats doivent être effectués dans le respect du code de la commande publique si le porteur de projet y est soumis, et dans tous les cas dans le respect de principes de bonne gestion financière (sélection du meilleur rapport qualité-prix, transparence, absence de conflits d’intérêt).
* Comme la plupart des projets bénéficiant de fonds européens, **le projet MIE peut être soumis à des contrôles et des audits, et ce jusqu’à 5 ans après la fin du projet[[9]](#footnote-9)**. Il convient donc de conserver la documentation justificative pendant ce délai.
* **Les capacités financières** des porteurs de projet sont vérifiées lors de l’appel à projets (contrôle des dernies comptes annuels et rapports d’audit).
* **Possibilités de combinaison de l’appui du MIE avec d’autres dispositifs de financement :**
* L’appui du MIE peut également être mobilisé en combinaison avec InvestEU à travers des opérations financières panachant une subvention MIE avec un financement InvestEU (se référer à la fiche dédiée).
* Par ailleurs l’appui du MIE peut aussi être combiné avec des financements issus de la Banque européenne d’investissement ou d’autres institutions financières (se référer à la fiche dédiée).
* **Possibilités de cumul de l’appui du MIE avec d’autres dispositifs de financement :**
* Un projet peut bénéficier du MIE et d’un autre programme de l’Union européenne (programmes sectoriels – comme Horizon Europe – ou FESI), dans la mesure où ceux-ci ne financent pas les mêmes dépenses (la distinction peut notamment être faite sur les périodes d’engagement des dépenses). Toutefois ces possibilités de cumul doivent être analysées de manière approfondie au cas par cas, afin de s’assurer qu’il n’y a pas de double-financement européen sur une même dépense, et que la règlementation relative aux aides d’Etat est respectée.
* **Autres dispositions particulières :**
* Le projet doit démarrer dans la première année après la date de démarrage du projet indiquée dans le contrat de subvention en ce qui concerne les études, et dans les deux premières années en ce qui concerne les travaux. Dans le cas contraire la subvention peut être réduite.
* Si les objectifs du projet ne sont pas atteints en cas de problèmes de mise en œuvre majeurs, la subvention peut également être réduite.

# Exemples de projet

|  |
| --- |
| **Corridor H2**  Porteur de projet : Région Occitanie  [Site web](https://www.laregion.fr/La-Region-Occitanie-en-pointe-sur-le-developpement-de-l-hydrogene-vert)  Budget total : 72 884 000 €  Montant de la subvention UE : 14 576 800 € (taux de 20%)  Corridor H2 est un projet européen qui vise à décarboner le transport de marchandises et de passagers sur un axe Nord/Sud allant de la Mer du Nord à la Méditerranée.  L’Occitanie est la première Région à lancer concrètement ce projet sur son territoire. Pour cela, elle met en œuvre les moyens pour accompagner les porteurs de projets dans le développement de capacités de production et de distribution d’hydrogène, ainsi que dans le déploiement de nombreux véhicules lourds utilisant l’hydrogène. Corridor H2 en Occitanie a pour objectif de déployer d’ici fin 2023 : 2 unités de production d’hydrogène à partir d’énergie renouvelable, 8 stations de distribution d’hydrogène ainsi que 40 camions à propulsion hydrogène, 62 remorques/unités frigorifiques pour camions et 15 autocars H2 interurbains régionaux (rétrofit).  Ce projet bénéficie d’une subvention du MIE mais aussi d’un prêt de la Banque européenne d’investissement de 40 millions €. |

|  |
| --- |
| **Ile-de-France deals with Green Buses**  Porteur de projet : Régie autonome des transports parisiens (RATP)  [Site web](https://www.ratp.fr/groupe-ratp/newsroom/bus/la-commission-europeenne-attribue-23-millions-deuros-de-subvention-pour)  Budget total : 129 483 600 €  Montant de la subvention UE : 22 999 860 €  Ce projet vise à renouveler l’intégralité de la flotte de bus de la RATP. Le projet doit ainsi contribuer à accélérer le déploiement de bus au bio-GNC (biométhane) sans carburant fossile et de bus électriques à batterie pour décarboniser les transports publics dans la région parisienne, située le long des corridors Atlantique et Mer du Nord-Méditerranée.  La subvention du MIE financera des travaux pour installer des infrastructures de charge électrique et au bio-CNG dans 9 dépôts de bus, ainsi que l’acquisition de 303 bus électriques.  Ce projet bénéficie ainsi d’une subvention du MIE ainsi que d’un appui de la [Banque des territoires](https://www.caissedesdepots.fr/actualites/ile-de-france-banque-des-territoires-verdissement-du-reseau-bus). |

|  |
| --- |
| **SYNERG-E**  Porteur de projet : Verbund AG (Autriche) – compagnie productrice d’électricité  Site web : <https://www.synerg-e-project.eu/>  Contact : Jan Cupal - VERBUND AG - [jan.cupal@verbund.com](mailto:jan.cupal@verbund.com)  Budget total : 8 712 400 €  Montant de la subvention UE : 5 227 440 €  Durée du projet : janvier 2017 – décembre 2021  L’objectif du projet est de créer des synergies entre infrastructures de l’énergie (demande d’électricité et stockage) et des transports (chargement des véhicules électriques), et de lever les barrières à la mise en œuvre future du projet global qui vise à installer d’ici 2025 jusqu’à 1000 systèmes de batteries stationnaires à travers l’Europe.  Le projet doit permettre de comprendre les exigences fonctionnelles, techniques et commerciales pour le déploiement de 10 systèmes de stockage par batterie en Autriche et en Allemagne. Cela doit ainsi permettre de rassembler des données sur les synergies entre les infrastructures de carburants alternatifs et les infrastructures énergétiques, et de sensibiliser l’industrie et les autorités publiques à ces synergies. Ces actions devront ainsi permettre *in fine* d’introduire un modèle qui pourra être déployé massivement. |

# Informations pratiques

* Pour toute question ou demande de conseil sur les volets « transports » et « énergie » du MIE, vous pouvez contacter les points de contact nationaux français :
  + Au Ministère de la Transition écologique :
    - Lucie Roux - [lucie.roux@developpement-durable.gouv.fr](mailto:lucie.roux@developpement-durable.gouv.fr)
    - Lauren Tschesno - [lauren.tschesno@developpement-durable.gouv.fr](mailto:lauren.tschesno@developpement-durable.gouv.fr)
    - Sidonie Blanchard – [sidonie.blanchard@developpement-durable.gouv.fr](mailto:sidonie.blanchard@developpement-durable.gouv.fr)
    - Etienne Denieul – [etienne.denieul@developpement-durable.gouv.fr](mailto:etienne.denieul@developpement-durable.gouv.fr)
  + Au Ministère des Affaires étrangères : Bogdan Popescu – [bogdan.popescu@developpement-durable.gouv.fr](mailto:bogdan.popescu@developpement-durable.gouv.fr)
* L’adoption définitive du nouveau MIE (ou *Connecting Europe Facility -* CEF) pour 2021-2027 et la publication du programme de travail multi-annuel sont encore attendues. Il convient donc de vérifier régulièrement les informations sur le programme sur [le site de CINEA](https://cinea.ec.europa.eu/index_fr).

1. Tels que définis par [le Règlement européen 1315/2013](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02013R1315-20190306) et son annexe I. Les **projets d’intérêt commun** dans le domaine des transports « *contribuent au développement du réseau de transport en créant de nouvelles infrastructures de transport, en réhabilitant et en modernisant les infrastructures de transport existantes et grâce à des mesures visant à promouvoir l’utilisation efficace du réseau en termes de ressources*. » Ils doivent être conformes au règlement 1315/2013. [↑](#footnote-ref-1)
2. Il existe également un instrument de prêt MIE géré par la Banque européenne d’investissement (BEI) – se référer pour cela à la fiche dédiée aux dispositifs de la BEI. [↑](#footnote-ref-2)
3. Se référer à l’article 5 de la [proposition de règlement](https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7063-2021-INIT/en/pdf) pour la liste exhaustive. [↑](#footnote-ref-3)
4. Tels que définis dans le règlement 1315/2013 et explicités en première note de bas de page. [↑](#footnote-ref-4)
5. Voir également [la plateforme DENA-ADEME](https://www.d-f-plattform.de/fr/unsere-projekte/smart-border-initiative/) sur le thème de la *Smart Border Initiative*. [↑](#footnote-ref-5)
6. Le [mécanisme de financement des énergies renouvelables de l’Union](https://ec.europa.eu/energy/topics/renewable-energy/eu-renewable-energy-financing-mechanism_en) devrait lancer son premier appel à projets dans la seconde moitié de l’année 2021. A ce stade il y a peu d’information disponible concernant ce dispositif. [↑](#footnote-ref-6)
7. Il s’agit ici des taux qui seraient applicables au territoire du Grand Est, certains taux spécifiques majorés pourront être proposés à des projets dans les régions ultrapériphériques ou encore dans les pays éligibles au Fonds de cohésion. [↑](#footnote-ref-7)
8. Sauf dans certains cas particuliers dans les Etats éligibles au Fonds de cohésion (ce qui exclut la France). [↑](#footnote-ref-8)
9. Il s’agit des conditions qui étaient applicables jusqu’à présent – il conviendra de vérifier ce point dans le prochain modèle de contrat de subvention. [↑](#footnote-ref-9)