

L'investissement dans les transports dans le nouveau CFP

PRINCIPALES CONCLUSIONS

- Entre 2028 et 2034, les investissements de l'Union européenne (UE) dans les transports devront à la fois soutenir l'accélération de la décarbonation et le renforcement des exigences de sécurité mais également l'achèvement, dans le cadre du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), du réseau central et du réseau central étendu, alors que les budgets publics sont limités et que des lacunes en matière de connectivité persistent, notamment sur les tronçons transfrontaliers et dans les régions moins connectées.
- L'expérience acquise au cours de la période 2021-2027 montre que la combinaison du mécanisme pour l'interconnexion en Europe dans le secteur des transports (MIE-Transports), des fonds de la politique de cohésion, d'InvestEU, des prêts de la Banque européenne d'investissement (BEI) et des instruments temporaires de relance a mobilisé des ressources considérables, mais que les résultats en matière de mise en œuvre ont fortement varié d'un État membre à l'autre et d'un corridor à l'autre, reflétant les différences en matière de capacités administratives, de réserve de projets et de cadres nationaux de cofinancement.
- L'architecture proposée pour la période 2028-2034 [articulée autour d'un MIE-Transports renforcé, des volets du Fonds européen pour la compétitivité (FEC) consacrés aux transports, de la refonte des instruments de cohésion dans le cadre des plans de partenariat nationaux et régionaux (plans PNR), d'un successeur au programme-cadre Horizon Europe et de la poursuite des opérations d'InvestEU/de la BEI] peut accroître la valeur ajoutée européenne à condition que soient mis en place une répartition fonctionnelle plus claire des tâches, une coordination plus étroite entre la recherche, l'innovation et le déploiement, et des cadres de performance plus systématiques.
- Une intervention au niveau de l'UE se justifie tout particulièrement pour: 1) l'achèvement et la modernisation des liaisons transfrontalières critiques et des liaisons manquantes du RTE-T; 2) le déploiement à grande échelle d'infrastructures pour carburants alternatifs et des systèmes numériques, notamment le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS), les systèmes de transport intelligents (STI) et la gestion avancée du trafic; et 3) les projets combinant la connectivité civile avec la mobilité militaire et la protection des infrastructures critiques, dont les avantages s'étendent bien au-delà des réseaux nationaux individuels.

Le présent document est une synthèse de l'étude «L'investissement dans les transports dans le nouveau CFP». L'étude complète, disponible en anglais, peut être téléchargée à l'adresse suivante: <https://bit.ly/3Qwbz4X>.

- Les principaux risques concernent la dilution des priorités en matière de transport au sein d'enveloppes budgétaires plus larges, le manque de capacité persistant dans certains États membres et certaines régions, et l'intégration inégale des critères de décarbonation, de résilience et de sécurité dans la sélection et le suivi des projets, en particulier lorsque ceux-ci ne sont pas étayés par des indicateurs et des valeurs de référence clairs.
- L'étude recommande de concentrer le MIE-Transports sur un nombre restreint de projets transfrontaliers à fort impact et à double usage, de renforcer les conditionnalités et l'assistance technique ciblée dans le cadre de la politique de cohésion, d'établir un parcours allant de l'innovation au déploiement entre les instruments de recherche et d'investissement, et de consolider la gouvernance, la transparence et l'intégration de la sécurité dans les investissements de l'UE dans le domaine des transports.

Le cadre financier pluriannuel (CFP) 2028-2034 sera le premier cycle budgétaire complet de sept ans de l'Union européenne mis en œuvre au titre du règlement révisé relatif au réseau transeuropéen de transport (RTE-T), dans un contexte géopolitique modifié, marqué en particulier par la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine et les préoccupations croissantes en matière de sécurité aux frontières



extérieures de l'UE. Une question centrale est de savoir comment concevoir et combiner les principaux instruments de financement de manière à ce que les ressources publiques limitées offrent un bon rapport qualité-prix en ce qui concerne l'achèvement du RTE-T, la décarbonation, la résilience, la sécurité et la cohésion territoriale.

Au cours de la période 2021-2027, la combinaison du MIE-Transports, des fonds de la politique de cohésion, d'InvestEU et des prêts de la BEI, complétée par NextGenerationEU, a mobilisé des investissements substantiels, mais avec des résultats hétérogènes. Une gouvernance fragmentée, des capacités administratives variables et une coordination limitée entre les instruments ont, dans certains cas, contribué à des retards, à une sous-utilisation des fonds ou au soutien de projets présentant une moindre valeur ajoutée européenne. Lorsque des réserves de projets solides et des stratégies claires en matière de corridors existaient, le soutien de l'UE s'est avéré plus efficace pour attirer des investissements supplémentaires et accélérer la mise en œuvre.

Pour la période 2028-2034, la Commission européenne propose de renforcer le MIE-Transports et les volets concernés par les transports dans le cadre du Fonds européen pour la compétitivité (FEC), de repenser les instruments de cohésion encadrés par des plans de partenariat nationaux et régionaux (plans PNR), de mettre en place un successeur au programme-cadre Horizon Europe et de poursuivre les opérations d'InvestEU et de la BEI. Le MIE-Transports est conçu comme l'instrument central pour les projets transfrontaliers et les projets principaux du RTE-T, en mettant davantage l'accent sur la mobilité militaire, les infrastructures à double usage et le déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs. Les instruments de cohésion devraient se concentrer sur l'accessibilité, la multimodalité et les liaisons du dernier kilomètre dans les régions moins développées et en transition, tandis que le FEC et InvestEU devraient renforcer l'innovation, les capacités industrielles et les segments à haut risque des chaînes de valeur stratégiques de la mobilité.

L'étude conclut que cette configuration peut générer une valeur ajoutée européenne plus élevée qu'en 2021-2027 si plusieurs conditions sont remplies. Le MIE-Transports devrait être réservé aux projets présentant de fortes caractéristiques transfrontalières, transrégionales ou à double usage, qui ne pourraient probablement pas être menés à la même échelle ni au même rythme sans l'intervention de l'UE. L'interface

entre la recherche, l'innovation et le déploiement à grande échelle devrait être renforcée au moyen d'une programmation coordonnée entre le successeur d'Horizon Europe, le MIE-Transports, les fonds de cohésion et le FEC, de sorte que les projets pilotes et les essais couronnés de succès débouchent sur des réserves d'investissement abouties et puissent être déployés le long des corridors du RTE-T. Les instruments financiers et les opérations de financement mixte devraient être utilisés sur la base de critères explicites d'additionnalité et de partage des risques, plutôt que comme solution par défaut.

On distingue trois grands domaines d'investissement pour lesquels une action au niveau de l'UE est particulièrement justifiée: 1) l'achèvement et la modernisation des liaisons transfrontalières critiques du RTE-T et des liaisons manquantes entre les chemins de fer, les voies navigables intérieures, les liaisons maritimes et les terminaux multimodaux; 2) le déploiement à grande échelle d'infrastructures pour carburants alternatifs et de systèmes numériques, tels que le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS), les systèmes de transport intelligents (STI) et la gestion avancée du trafic; et 3) les investissements alliant des objectifs de connectivité civile à la mobilité militaire et à la protection des infrastructures critiques. Dans ces domaines, des subventions européennes bien structurées, souvent combinées à des instruments financiers, peuvent débloquent des cofinancements nationaux et privés et générer des retombées au-delà de chaque État membre, en particulier lorsqu'elles sont encadrées par des plans d'investissement cohérents liés aux corridors.

L'étude met également en évidence des risques structurels: l'éventuelle dilution des priorités spécifiques aux transports au sein d'enveloppes budgétaires plus larges, dans lesquelles les dotations internes restent indicatives, et le manque persistant de capacités administratives dans certains États membres, qui peuvent entraver l'absorption des fonds en temps voulu et le respect des exigences en matière de RTE-T, de climat, d'aides d'État et de sécurité.

Sur cette base, l'étude formule des recommandations, en mettant l'accent à la fois sur les priorités d'investissement et sur les modalités de gouvernance, de flexibilité et de performance nécessaires pour les appliquer. Il est recommandé que le MIE-Transports se concentre sur des projets transfrontaliers, des projets de corridors et des projets à double usage ayant un fort impact, s'appuyant sur des actes d'exécution au niveau des corridors et des listes de projets transparentes, le tout complété par un suivi régulier de l'avancement des projets et de l'évolution des coûts. La politique de cohésion et les plans PNR pourraient inclure des conditions et des cadres de performance relatifs aux transports, liant les dotations à des résultats mesurables en matière d'accessibilité, de sécurité et de décarbonation, avec une assistance technique renforcée si nécessaire. L'étude propose également d'introduire une marge de manœuvre clairement définie pour les transports (par exemple, une composante distincte au sein d'instruments de flexibilité plus larges) ainsi qu'un ensemble concis d'indicateurs spécifiques aux transports, axés sur les résultats, et des règles de flexibilité comportant des fourchettes budgétaires (parts fixes et parts flexibles au sein des enveloppes), de sorte que les réaffectations en réponse aux chocs privilégient les projets à forte valeur ajoutée, alignés sur les objectifs climatiques et favorisant la cohésion. Un parcours structuré «de l'innovation au déploiement» pourrait également permettre de faire correspondre les appels à projets axés sur les missions dans le cadre du successeur d'Horizon Europe aux programmes de travail du MIE-Transports et du FEC, en s'appuyant sur des feuilles de route communes pour les corridors numériques et à émissions nulles. Les prêts accordés au titre d'InvestEU et par la BEI pourraient cibler les composantes génératrices de recettes ou présentant un risque plus élevé, telles que les terminaux, le matériel roulant et les technologies innovantes, tandis que les subventions resteraient axées sur des éléments présentant un fort intérêt socio-économique mais un rendement financier limité. En outre, la gouvernance du RTE-T et des investissements dans les transports pourrait être renforcée grâce à un rôle accru des coordonnateurs européens et à des contrôles de cohérence entre les plans nationaux de transport et les stratégies relatives aux corridors au niveau de l'UE, tandis que la sécurité et la résilience seraient intégrées dans l'ensemble des interventions du MIE-Transports, du FEC et de la politique de cohésion.

Informations complémentaires

Cette synthèse est disponible dans les langues suivantes: allemand, anglais, espagnol, français, italien et polonais. L'étude complète, disponible en anglais, et les synthèses peuvent être téléchargées à l'adresse suivante: <https://bit.ly/3Qwbz4X>.

Pour en savoir plus sur les travaux de recherche du département thématique pour la commission TRAN: <https://research4committees.blog/tran/>.

Clause de non-responsabilité et droits d'auteur. Les opinions exprimées n'engagent que leur(s) auteur(s) et ne doivent pas être considérées comme représentatives de la position officielle du Parlement européen. La réutilisation du présent document est autorisée dans le cadre d'une licence «Creative Commons Attribution 4.0 International» (CC BY 4.0) (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>). Pour utiliser ou reproduire des contenus qui n'appartiennent pas à l'Union européenne, il peut être nécessaire de demander l'autorisation directement aux titulaires des droits d'auteur. © European Union, 2026.

© Image figurant à la page 2: stock.adobe.com

Administrateur responsable: Ariane DEBYSER

Assistant éditorial: Roberto BIANCHINI

Contact: Poldep-cohesion@ep.europa.eu

Le présent document est disponible en ligne à l'adresse suivante: www.europarl.europa.eu/supporting-analyses
IP/D/ALL/FWC/2024-001/C1/SC3