

***S'assurer du renforcement d'un instrument indispensable pour  
le ferroviaire et les transports publics urbains***

**Position de l'UTPF sur la proposition de la Commission  
européenne pour le Mécanisme pour l'interconnexion en  
Europe (MIE) 2028-2034**

**Principaux messages du secteur**

L'UTPF partage pleinement l'ambition de la Commission européenne de renforcer la connectivité et la durabilité des infrastructures de transport. **La réalisation de ces objectifs nécessite un soutien accru de l'Union européenne par le biais du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE).** L'UTPF réaffirme l'importance stratégique de cet instrument pour atteindre les objectifs fixés par l'UE, en particulier en matière d'interopérabilité, de décarbonation et d'intégration des réseaux de transport.

Dans le contexte des négociations en cours sur le prochain Cadre financier pluriannuel de l'UE, l'UTPF souhaite faire passer cinq messages clefs aux décideurs européens :

- **L'UTPF se félicite du maintien du MIE en tant qu'instrument de financement dédié aux infrastructures de transport sous gestion centralisée par la Commission européenne.**
- **Au regard des besoins d'investissement dans les transports pour réduire l'empreinte environnementale, renforcer la compétitivité et adapter le réseau au changement climatique et aux risques hybrides, il est indispensable d'augmenter l'enveloppe budgétaire du MIE-Transport.**
- **L'UTPF appelle à lever les incertitudes sur les projets qui pourront être financés par le MIE, en garantissant l'éligibilité des chaînons manquants, des plateformes multimodales, des études et travaux pour le déploiement de l'ERTMS sol/bord, ainsi que des études pour le passage de convois exceptionnels.**
- **L'inscription explicite dans le règlement des nœuds urbains parmi les projets éligibles aux financements du MIE est une condition indispensable pour le bon financement de ces points névralgiques du RTE-T.**
- **L'UTPF recommande de faciliter et de simplifier le recours opérationnel au MIE, conformément à l'objectif de la Commission européenne de réduire de 25% la charge administrative supportée par les entreprises européennes.**

## Quelques mots sur l'UTPF

L'UTPF est l'organisation professionnelle représentative en France des opérateurs de transport public urbain (exploitants de 170 réseaux de bus, métros, trams), des opérateurs ferroviaires (voyageurs et fret) et des gestionnaires d'infrastructures et de gares ferroviaires.

## Pourquoi les transports publics urbains et ferroviaires sont un investissement d'avenir pour l'Union européenne

Dans ses *Orientations politiques* pour la prochaine Commission européenne (2024-2029), la Présidente Ursula von der Leyen a fixé des priorités pour « guider l'Union européenne vers un avenir plus durable, équitable et prospère ». Parmi ces priorités figurent la recherche d'une équité sociale, ainsi que le renforcement de la prospérité économique et de la compétitivité industrielle de l'Europe face aux défis mondiaux. Ces orientations résonnent particulièrement avec le rôle stratégique des transports publics urbains et ferroviaires.

### **Parce qu'investir dans notre secteur est la seule option viable pour concilier équité sociale et Green Deal et pour garantir une transition juste pour tous**

Peu importe où ils habitent, les Européens ont besoin de se déplacer, que ce soit pour aller travailler, étudier, se soigner, faire des courses, maintenir des liens avec leurs familles et amis ou pour partir à la découverte d'autres territoires. Or aujourd'hui, en France, près d'1 personne sur 4 et 1 jeune sur 2 déclarent avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyen pour se déplacer<sup>1</sup>.

Le secteur des transports représente encore 26,2% des émissions totales de gaz à effet de serre (GES) en Europe<sup>2</sup>. Pour leur part, les transports publics urbains et ferroviaires ne représentent que 3% des émissions du secteur des transports, soit 0,8% de l'ensemble des émissions de GES, tous secteurs confondus en France.

Investir au niveau européen dans le transport public urbain et le transport ferroviaire est la meilleure manière de :

- permettre chaque jour à des millions d'Européens d'avoir accès à l'emploi, l'éducation, la santé, la culture et tout simplement d'aller faire leurs courses et voir leurs proches, quels que soient leur âge et leur situation ;
- offrir aux Européens la possibilité d'être approvisionnés par un transport ferroviaire de marchandises respectueux de la planète et des territoires ;
- protéger le pouvoir d'achat des ménages européens avec des coûts des transports publics pour les ménages très largement inférieurs à la voiture individuelle<sup>3</sup> ;
- lutter contre une pollution qui a causé 238 000 décès prématurés dans l'UE en 2020<sup>4</sup> ;
- réduire une congestion routière dont l'impact environnemental, social et économique est estimé à 270 milliards d'euros par an dans l'UE<sup>5</sup> ;

<sup>1</sup> *Baromètre des Mobilités du Quotidien*, Wimoov, 2022

<sup>2</sup> Les transports dans l'UE en chiffres : livret statistique 2024, Commission européenne

<sup>3</sup> Une voiture coûte plus de 400 euros par mois en moyenne alors qu'un abonnement mensuel bus/tram/métro/car revient à 31 euros en province et 86 euros pour toute l'Île-de-France. Les abonnés au train régional paient eux 7 fois moins cher leur trajet quotidien que les automobilistes.

<sup>4</sup> *Rapport sur la qualité de l'air en Europe en 2022*, Agence européenne pour l'environnement

<sup>5</sup> *Mobilité urbaine durable dans l'UE : pas d'avancée réelle sans l'engagement des États membres*, Rapport spécial de la Cour des Comptes Européenne, 2020

- rendre nos routes plus sûres quand on sait que les accidents routiers professionnels (accidents de trajet domicile-travail et accidents de mission confondus) sont la deuxième cause de mortalité au travail en France<sup>6</sup> (avec 454 décès sur les 56 390 personnes victimes d'un accident de la route lié au travail en 2021<sup>7</sup>).
- contribuer à un tourisme qui soit véritablement durable ;

**✚ Parce qu'investir dans notre secteur est essentiel pour assurer la prospérité économique, la souveraineté industrielle, la sécurité et la compétitivité de l'Europe**

Les transports publics urbains et ferroviaires renforcent l'attractivité locale et permettent le développement des activités économiques. Comment ? En élargissant notamment les bassins d'emplois et en multipliant les opportunités de recrutements sur les territoires à l'heure où environ 30% des Européens estiment que l'absence de moyens de transport adaptés ou abordables réduit leurs opportunités professionnelles<sup>8</sup>.

Pour sa part, le fret ferroviaire est un atout majeur pour la réindustrialisation de l'Union européenne, favorisant l'emploi local et l'économie territoriale.

Forts de leurs 260 000 emplois locaux, non délocalisables, en CDI, à temps plein et répartis dans toute la France, les secteurs des transports publics urbains et ferroviaires sont structurants pour l'économie française et plus largement pour l'économie européenne. Ils s'appuient par ailleurs sur une filière industrielle stratégique complète : ingénieries technique, juridique et financière ; industries des matériels roulants (équipementiers et constructeurs), du génie civil, de la signalisation, des infrastructures ou des services numériques (billettique, information-voyageurs, etc.) – des startups et PME aux grands leaders internationaux.

Porteur d'innovations avec notamment le développement dans le monde entier du métro automatique ou les travaux en cours sur le train à hydrogène, les secteurs des transports publics urbains et ferroviaires sont une vitrine du savoir-faire européen reconnu pour son excellence.

Un réseau ferroviaire performant est un impératif pour le transport des troupes et du matériel militaire à l'heure où la sécurité des Européens est fragilisée par les tensions internationales et les conflits sur notre continent.

Avec une présence dans 60 pays dans le monde, les grands opérateurs français de transport public urbain figurent parmi les 5 leaders mondiaux du secteur et participent ainsi au rayonnement de l'Europe à l'international.

Investir dans le transport public urbain et le transport ferroviaire est donc aussi la meilleure manière de contribuer :

- au développement économique et à la cohésion des territoires en Europe ;
- à la souveraineté et la compétitivité industrielles de l'Union européenne ;
- à la sécurité de nos concitoyens.

<sup>6</sup> <https://travail-emploi.gouv.fr/sante-au-travail/prevention-des-risques-pour-la-sante-au-travail/article/risque-routier-professionnel>

<sup>7</sup> [https://hauts-de-france.dreets.gouv.fr/sites/hauts-de-france.dreets.gouv.fr/IMG/pdf/a4\\_risqueroutier\\_2022\\_vf.pdf](https://hauts-de-france.dreets.gouv.fr/sites/hauts-de-france.dreets.gouv.fr/IMG/pdf/a4_risqueroutier_2022_vf.pdf)

<sup>8</sup> *Analysis of labour and skills shortages: Overcoming bottlenecks to productivity and growth*, Business Europe, 2023

## **Pas de mobilité durable et inclusive sans investissement européen à la hauteur**

Lors de son audition devant le Parlement européen le 4 novembre 2024, le Commissaire aux Transports Apostolos Tzitzikóstas a réaffirmé son engagement à promouvoir une mobilité durable et équitable en Europe, en plaçant les transports publics et le ferroviaire au cœur de ses priorités. Il a souligné que « ces modes de transport sont des leviers essentiels pour réduire la congestion, les émissions de CO<sub>2</sub> et les fractures territoriales ». Connecter les villes par des lignes à grande vitesse, renforcer l'interconnexion des régions et verdir le fret grâce au ferroviaire figurent ainsi parmi les objectifs qu'il s'est fixé publiquement, tout en appelant à un effort collectif pour encourager un véritable report modal.

Cependant, ces ambitions, aussi indispensables soient-elles, ne pourront se concrétiser sans un engagement financier solide et cohérent à l'échelle de l'UE. **Le report modal ne se décrète pas : il nécessite des investissements massifs pour offrir des alternatives attractives et accessibles au tout-voiture et au tout-camion.**

Plus de transports en commun et plus de trains partout en Europe, avec plus de fréquence, plus d'amplitude horaire et sur des territoires plus étendus : seul un « choc d'offre » pourra provoquer ce report modal que les Européens appellent de leurs vœux et que le Commissaire Tzitzikóstas a fixé comme objectif.

Le prochain cadre financier pluriannuel (CFP) devra répondre à des besoins colossaux pour moderniser le Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et assurer son achèvement dans les délais impartis. C'est pourquoi il est crucial de lier les engagements ambitieux du Commissaire aux Transports à un cadre financier européen à la hauteur des enjeux. Sans un mécanisme de financement robuste et dédié, les promesses de connectivité, de durabilité et de report modal risquent de rester lettre morte.

**Aussi, en vue des négociations en cours sur le prochain cadre financier pluriannuel, l'UTPF alerte les décideurs européens sur l'impératif d'un renforcement du MIE.**

## **Proposition de règlement de la Commission européenne : les attentes du secteur pour le MIE 2028-2034**

**L'UTPF considère le MIE comme un pilier essentiel de la politique européenne des transports.** Elle appelle les décideurs à renforcer cet instrument par une augmentation significative de son enveloppe budgétaire, et par une extension de son champ d'intervention. **Un MIE doté d'une enveloppe et d'un champ d'intervention conformes aux besoins du secteur des transports est la condition *sine qua non* de la réalisation d'une connectivité européenne résiliente, durable et intégrée.**

## **Un instrument sous gestion centralisée essentiel pour l'avenir des mobilités**

**L'UTPF salue le maintien du MIE dans les propositions formulées par la Commission européenne pour le prochain cadre financier pluriannuel. En tant qu'instrument budgétaire sous gestion centralisée par la Commission européenne, le MIE joue un rôle clé pour assurer la réalisation des projets européens et transfrontaliers, et ainsi contribuer aux objectifs de**

## **report modal et de décarbonation, de compétitivité, de cohésion sociale, de connectivité et d'accessibilité.**

La gestion centralisée du MIE a un véritable effet catalyseur pour structurer et accélérer la réalisation des projets. Les subventions du MIE ont un effet de levier significatif pour les projets européens et transfrontaliers, en permettant de mobiliser des financements supplémentaires auprès des Etats membres. L'UTPF salue la proposition de maintien de cet instrument dans le cadre financier pluriannuel 2028-2034. Ce maintien constitue la garantie d'une cohérence dans la planification et le financement des infrastructures de transport européennes, ainsi que leur alignement sur les priorités stratégiques édictées au niveau de l'Union.

A ce titre, l'UTPF se félicite que le Conseil ait reconnu dans son orientation générale partielle du 15 décembre 2025 la nécessité de préserver le MIE dans le cadre financier pluriannuel 2028-2034.

### **Une enveloppe à renforcer compte tenu des besoins d'investissements colossaux**

Pour répondre aux défis croissants de la connectivité et de la durabilité des transports en Europe, l'UTPF appelle les colégislateurs à **augmenter significativement l'enveloppe du MIE dédiée au financement des infrastructures de transport**. La mise en œuvre du RTE-T nécessite des engagements financiers colossaux pour moderniser, interconnecter et rendre plus résilientes les infrastructures à l'échelle de l'Union, mais aussi pour moderniser le matériel roulant et augmenter les capacités des infrastructures de maintenance. L'intégration renforcée des nœuds urbains tels que définis dans le règlement RTE-T révisé et la nécessité de soutenir la mobilité urbaine durable appellent à renforcer le soutien aux gares et pôles multimodaux.

L'UTPF rappelle que le RTE-T, pierre angulaire de la politique européenne des transports, a des ambitions considérables qui nécessitent un effort financier sans précédent. Avec l'adoption de la révision du Règlement RTE-T en 2024, les exigences en matière de connectivité, de durabilité et de modernisation des infrastructures ont été encore renforcées.

**La Commission européenne estime que 500 milliards d'euros d'investissements seront nécessaires pour atteindre les objectifs prévus sur le réseau central d'ici 2030**, soit une moyenne de 50 milliards d'euros par an<sup>9</sup>. Si l'on inclut le réseau global, les besoins atteignent 1 500 milliards d'euros d'ici 2050<sup>10</sup> à l'échelle de l'Union européenne. En 2022, l'UE ne cofinçait que 8% des dépenses totales en infrastructures ferroviaires, un taux insuffisant pour garantir la réalisation des objectifs prévus par le RTE-T<sup>11</sup>.

L'UTPF se félicite de la revalorisation de l'enveloppe du MIE-Transports proposée par la Commission européenne. Toutefois, nous rappelons que la hausse des financements dédiés aux transports civils ne représente que 9,4 milliards d'euros par rapport au CFP actuel, et à peine 2,5 milliards d'euros une fois l'inflation prise en compte.

La forte sursouscription des appels à projets du MIE, atteignant parfois un ratio de 3 à 4 projets proposés pour un projet financé, révèle un décalage entre les besoins d'investissement et les moyens budgétaires disponibles. Cette situation conduit à l'exclusion ou au report de projets

---

<sup>9</sup> *Etude d'impact accompagnant la proposition de règlement pour le développement du RTE-T*, Commission européenne, SWD(2021) 472 final.

<sup>10</sup> *Ibid*

<sup>11</sup> *Neuvième rapport de suivi sur l'évolution du marché ferroviaire*, Commission européenne, COM(2025) 439 final

pourtant fondamentaux pour l'interconnexion européenne, compromettant la réalisation des objectifs du RTE-T. Pour garantir celle-ci, **l'UTPF alerte les colégislateurs sur la nécessité d'augmenter significativement l'enveloppe transports du MIE.**

### **Des financements vitaux pour la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire**

**L'UTPF estime que le MIE devrait donner la priorité à la régénération et à la modernisation de l'infrastructure.** En allongeant la durée d'exploitation des infrastructures et en limitant les risques de défaillances ou de perturbations, ces opérations garantissent la continuité et la fiabilité du service, augmentent les performances de l'infrastructure, tout en permettant de faire face à l'augmentation des besoins de mobilité à travers un développement de l'offre et de l'intermodalité, ainsi qu'en favorisant le report modal, conformément aux objectifs européens.

Parallèlement, il est essentiel d'assurer la continuité et la connectivité du RTE-T en veillant à la réalisation des chaînons manquants, aussi bien pour les sections transfrontalières que pour les segments situés sur les réseaux domestiques. Si les projets transfrontaliers appellent à des investissements majeurs, leur pleine efficacité dépend de leur intégration fonctionnelle au réseau existant. Cela implique des financements adéquats pour compléter les chaînons manquants et lever les goulets d'étranglement, ainsi que pour renforcer l'intermodalité dans les nœuds urbains via le développement et la modernisation des pôles multimodaux.

Actuellement, les écarts de financement freinent la mise en œuvre de projets structurants, retardant la modernisation du réseau ferroviaire et le développement d'infrastructures intermodales. Un soutien financier renforcé est indispensable pour assurer la concrétisation des ambitions européennes.

A titre d'exemple, en France, les besoins d'investissements dans l'infrastructure ferroviaire sont très importants :

- **Les grands projets ferroviaires inscrits dans le cadre du RTE-T** soulèvent des enjeux financiers majeurs qui, à ce jour, ne sont pas pleinement traités et doivent impérativement être intégrés dans la trajectoire d'investissement. Ces projets (Lyon-Turin, CFAL GPSO LNPCA, LNMP, LNPN, Massy-Valenton, etc.) s'élèvent à plus de 40 milliards d'euros.
- Le déploiement complet des **centres de contrôle des réseaux centralisés** s'élèverait à 19 milliards d'euros - le niveau actuel de déploiement étant de 14 %.
- La modernisation et le développement des hubs multimodaux.
- Atteindre l'ambition de **doublage de la part modale du fret ferroviaire d'ici à 2030** demandera des investissements supplémentaires pour la modernisation des infrastructures de fret, à savoir la mise à niveau des tunnels, la rénovation des gares de triage (200 millions d'euros pour Woippy, Sibelin, Le Bourget et Miramas), la création de nouvelles plates-formes multimodales ou encore la continuité des petites lignes de fret.

Une étape clé de la modernisation du réseau ferroviaire réside dans **le déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire, l'ERTMS.** Cette avancée technologique clé représente un levier essentiel pour améliorer la fluidité des circulations ainsi que renforcer la fiabilité et la compétitivité du transport ferroviaire. Ce système

harmonise les standards techniques et opérationnels, facilitant l'interopérabilité entre les réseaux nationaux. Le Conseil d'orientation des infrastructures estime que le coût du déploiement de l'ERTMS sur le réseau central en France se situe entre 15 et 20 milliards d'euros d'ici 2030<sup>12</sup>, et d'environ 40 milliards d'euros d'ici à 2050 pour le réseau central. En l'absence de co-financements européens, il est certain que ces objectifs ne pourront être réalisés dans les échéances prévues par la législation européenne. **Aussi, il est indispensable que le déploiement de l'ERTMS, y compris les études dont l'absence de financement peut retarder considérablement la réalisation des travaux, soit éligible aux financements du MIE.**

#### **Résilience des infrastructures et des gares au changement climatique**

**L'UTPF préconise d'intégrer aux actions éligibles aux financements du MIE les travaux renforçant la résilience des infrastructures de transport et des gares aux effets du changement climatique.** En effet, selon une étude sur les principaux risques pour le RTE-T et les besoins et coûts d'adaptation correspondants<sup>13</sup>, il est évalué « un déficit d'investissement de 70 milliards d'euros pour adapter le RTE-T aux conditions de réchauffement de 2050 ». Il est nécessaire que l'UE se dote d'un plan d'action au changement climatique et d'un budget suffisant au sein du MIE.

#### **Financement adéquat des besoins de mobilité militaire**

**L'UTPF salue le relèvement par la Commission de l'enveloppe consacrée à la mobilité militaire** et souligne l'importance cruciale de l'investissement dans les réseaux participant à la mobilité militaire. En effet, il a été estimé que des investissements à hauteur de 100 milliards d'euros sont nécessaires pour mener à bien 500 projets à court terme concernant des points névralgiques, tels que le renforcement de ponts, l'élargissement de tunnels et la construction d'embranchements ferroviaires<sup>14</sup>.

**Aussi, l'UTPF appelle les colégislateurs à préserver le relèvement de l'enveloppe dédiée à la mobilité à double-usage sans réduire les financements dédiés aux transports civils.**

### **La nécessité de lever les incertitudes sur les projets éligibles aux financements du MIE**

#### **Régénération et modernisation du réseau existant**

Si le soutien aux projets transfrontaliers est indispensable pour renforcer l'interconnexion en Europe, il est tout aussi crucial de garantir le raccordement de ces derniers au reste du réseau. Or, la priorité donnée par la Commission européenne aux projets transfrontaliers ne s'accompagne pas de garanties suffisantes pour assurer la continuité du réseau, notamment en ce qui concerne les chaînons manquants. La complétion de ces chaînons joue pourtant un rôle majeur au niveau européen pour relier les sections transfrontalières et éliminer les goulets d'étranglement. La réorientation d'une grande partie des

<sup>12</sup> Conseil d'orientation des infrastructures, *Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leur transition* (décembre 2022)

<sup>13</sup> Schade, W., Khanna, A.A., Mader, S., Streif, M., Abkai, T., de Stasio, C., Fermi, F., Bielanska, D., Deidda, C., Thiery, W., Maatsch, S., *Support study on the climate adaptation and cross-border investment needs to realise the TENT network. Report on behalf of the European Commission*, juillet 2024

<sup>14</sup> Communication conjointe au Parlement européen et au Conseil sur la mobilité militaire, JOIN(2025) 846 final, 19 novembre 2025

financements vers les seuls projets transfrontaliers risquerait de compromettre la continuité du réseau, ce qui irait à l'encontre des objectifs de renforcement de l'interconnexion en Europe. **L'UTPF appelle donc les colégislateurs à garantir l'éligibilité des chaînons manquants aux financements du MIE en les reconnaissant comme projets d'intérêt commun à dimension européenne.**

L'UTPF souligne également que les opérations de rénovation et de modernisation du réseau nécessaires au renforcement de l'interconnexion en Europe constituent un préalable indispensable à la construction de nouvelles infrastructures destinées à en parachever la réalisation.

#### **Déploiement sol et bord de l'ERTMS**

Si des investissements massifs sont requis pour la régénération, la modernisation et le développement de l'infrastructure, **il est nécessaire que le MIE continue de soutenir l'équipement de l'ERTMS sur le matériel roulant passager et fret<sup>15</sup>, et prépare le déploiement du DAC sur le matériel roulant de fret.** La modernisation du matériel roulant et des équipements électroniques embarqués à bord des trains est indispensable pour garantir l'interopérabilité entre les réseaux nationaux et assurer une circulation harmonisée à l'échelle européenne. Afin que l'ERTMS puisse être déployé conformément au calendrier prévu par la législation européenne, il est donc essentiel que les équipements embarqués soient inclus parmi les actions éligibles aux financements du MIE.

**L'UTPF appelle également les colégislateurs à veiller à ce que des financements pour les études portant sur le déploiement des composantes sol et bord de l'ERTMS figurent dans les programmes de travail du prochain MIE.** Leur financement constitue une condition indispensable pour relancer et sécuriser le déploiement du système à l'échelle européenne.

#### **Mobilité militaire**

**L'UTPF appelle les colégislateurs à ne pas restreindre les investissements dédiés à la mobilité militaire aux seuls 500 hotspots identifiés par la Commission sur les quatre corridors prioritaires.** Si ces points constituent effectivement des sites stratégiques pour l'investissement, l'efficacité des opérations dépend tout autant de la continuité du réseau ferré. **Il est donc essentiel que l'enveloppe consacrée à la mobilité à double usage puisse financer dans certains cas les opérations visant à combler les chaînons manquants, qui sont essentielles pour garantir la connexion des infrastructures de mobilité militaire.**

De plus, **L'UTPF souligne la nécessité de garantir l'éligibilité des études visant à collecter des données sur les quatre corridors prioritaires de mobilité militaire.** Ces analyses sont indispensables pour évaluer la capacité du réseau à accueillir des convois

---

<sup>15</sup>En ce qui concerne le matériel roulant pour les passagers, environ 4 500 unités ERTMS doivent être équipées en France pour un coût estimé entre 4,5 et 4,7 milliards d'euros. Sur les 4 500 unités, entre 1 000 et 1 500 seront renouvelées, tandis que les autres seront rétrofitées. Pour le matériel roulant fret, les coûts d'équipement de l'ERTMS pour les activités fret du Groupe SNCF sont estimés à environ 1 milliard d'euros (750 millions d'euros pour l'achat de 190 locomotives, 320 millions d'euros pour le *retrofitting* de 400 locomotives et 18 millions d'euros pour la mise à niveau de 50 locomotives). Le déploiement du DAC est quant à lui estimé à 12 milliards d'euros au niveau de l'UE.

exceptionnels sans nécessiter de renouvellement préalable des infrastructures. Elles constituent un élément clé du dispositif européen de mobilité militaire, ce pourquoi il est essentiel que les futurs programmes de travail du MIE prévoient les moyens nécessaires à leur financement.

### **Pour l'intégration des nœuds urbains parmi les priorités du MIE**

L'UTPF rappelle que **le rôle des nœuds urbains dans le renforcement de la connectivité et de l'intermodalité en Europe a été reconnu par la révision du RTE-T.**

Cette révision a renforcé l'attention portée à ces zones stratégiques, qui concentrent la majeure partie des flux de passagers et de marchandises. Les Plans de Mobilité Urbaine Durable (*SUMPs*) et l'intégration des pôles multimodaux illustrent cette volonté de relier les réseaux urbains et régionaux aux infrastructures européennes, ainsi que les infrastructures européennes entre elles. L'importance centrale des gares ferroviaires a par ailleurs été attestée par le relèvement du nombre de nœuds urbains français concernés par les exigences du règlement de 8 à 41.

Cette ambition nécessite toutefois des financements accrus. Pour moderniser les gares, développer les pôles d'échanges multimodaux et soutenir des projets d'adaptation des infrastructures aux changements climatiques, d'importants investissements devront être engagés.

Or, la proposition de la Commission ne mentionne pas explicitement l'éligibilité des nœuds urbains aux financements du MIE, alors même que leur dimension européenne a été reconnue dans le RTE-T et que de nouveaux besoins d'investissements y ont été introduits. **Aussi, il est essentiel que le règlement garantisse l'éligibilité des nœuds urbains aux financements du MIE.** Les gares et pôles d'échanges multimodaux constituent en effet des éléments structurants du RTE-T, indispensables pour assurer l'interconnexion effective entre les réseaux urbains, péri-urbains et régionaux avec les axes longue distance, et pour renforcer l'intégration du réseau dans les déplacements quotidiens des citoyens européens.

Pour renforcer l'intermodalité et la transition vers la mobilité décarbonée, les programmes de travail du MIE devraient par ailleurs ne pas se limiter au financement des études, mais également prévoir des financements pour les travaux dans les pôles multimodaux ; les bâtiments des gares dès lors qu'ils concernent les voyageurs et les opérations d'exploitation ; l'extension des gares ou les nouvelles gares dès lors qu'elles participent d'un projet commun de désaturation du réseau ferroviaire et d'amélioration de l'offre de service ; les projets liés à l'adaptation des infrastructures pour faire face au changement climatique<sup>16</sup>.

**L'UTPF recommande donc de garantir l'éligibilité des gares et pôles d'échanges multimodaux aux financements du MIE pour renforcer la connectivité entre les modes de transports durables ainsi qu'entre les réseaux longue distance et du quotidien tout en garantissant une meilleure intermodalité.**

---

<sup>16</sup> Manifeste de l'UTPF à l'attention des décideurs européens, UTPF, septembre 2024.

## Faciliter et simplifier le recours opérationnel au MIE

Bon nombre des conditions d'octroi des financements européens imposent actuellement une charge administrative excessive et inappropriée aux porteurs de projet. Aussi, et à des fins de simplification et de réduction de la charge administrative, **le MIE devrait assurer une cohérence entre sa programmation budgétaire et la temporalité des projets ferroviaires, qui s'inscrivent dans un temps plus long que celui du CFP.** Les procédures actuelles prévoient qu'il est nécessaire de scinder artificiellement les différentes phases d'un projet ferroviaire afin de respecter les dates d'éligibilité des appels à projets du MIE. À cet égard, le MIE pourrait prévoir que l'ensemble de la phase du projet soit éligible, sans qu'il soit nécessaire de le fragmenter pour des raisons calendaires.

En outre, le principe « use it or lose it » conduit de nombreux projets dans une impasse financière, car les projets ferroviaires sont, par nature, à long terme et soumis à des délais qui échappent au contrôle des promoteurs. La gestion des financements devrait donc permettre une prise en compte plus souple des retards, par exemple en reportant les crédits de paiement sur demande. Elle devrait également garantir la cohérence du financement, par exemple en permettant la modernisation de tous les véhicules concernés par un même projet, même lorsque certains délais ont été dépassés. Enfin, les gestionnaires de projets ont besoin de continuité et de visibilité d'une période de programmation du MIE à l'autre afin de disposer d'un cadre stable pour les investissements à long terme. Le MIE 2028-2034 devrait donc garantir la continuité et la sécurité juridique des projets lancés au titre du règlement 2021/1153.

Compte tenu de la nature pluriannuelle et de la complexité des travaux d'infrastructure de transport, en particulier dans le contexte de la mobilité militaire et du RTE-T, certaines activités préparatoires et de mise en œuvre commenceront avant 2028, tout en s'inscrivant dans le cadre de projets plus vastes couvrant la prochaine période de programmation. **Le fait de rendre les dépenses connexes éligibles permettrait d'éviter toute interruption des travaux en cours, d'empêcher les ruptures administratives entre les programmes et de garantir l'utilisation efficace du cofinancement de l'Union européenne et des États membres.**

En outre, il devrait être possible de désigner plusieurs bénéficiaires directs dans une seule demande soumise par plusieurs entités. Actuellement, un seul bénéficiaire coordinateur est autorisé : il reçoit la totalité de la subvention, puis redistribue les parts aux co-bénéficiaires, tout en assumant seul la responsabilité des obligations de suivi (rapports, audits, etc.). Dans ce contexte, un retard pris par un seul co-bénéficiaire dans la mise en œuvre de son programme de travail peut ralentir, voire compromettre l'ensemble du projet. En outre, toute modification de la convention de subvention implique une procédure lourde, car elle nécessite l'accord de tous les co-bénéficiaires, même lorsque le retard ne concerne qu'un seul d'entre eux.

L'UTPF appelle par ailleurs à limiter le *front loading* (qui consiste à concentrer une part significative des financements en tout début de période de programmation) et donc à mieux répartir l'enveloppe globale entre les appels à projets successifs. L'UTPF salue en ce sens la proposition de la Commission d'instaurer des crédits opérationnels pour le MIE. Cette ventilation annuelle des engagements prévus permettra d'assurer le maintien de financements suffisants jusqu'à 2034 pour tous les projets éligibles.

**L'augmentation de l'enveloppe du MIE devrait également s'accompagner d'une revue à la hausse des montants unitaires (par projet), pour que le niveau de subvention alloué soit proportionnel aux besoins des projets candidat, et garantisse que ceux-ci puissent être complétés.** L'utilisation de coûts unitaires est en effet souvent défavorable aux porteurs de projets car les montants sont trop bas, moins attractifs que les taux de cofinancements conventionnels et plus restrictifs en cas de retards. Aussi, il est fondamental que le niveau des

forfaits et coûts unitaires soient définis avec les parties prenantes et adaptés aux coûts de mise en œuvre dans chaque Etat membre.

Au regard des expériences passées, il est également nécessaire de simplifier les processus de candidature et de suivi.

- Le MIE pourrait par exemple s’inspirer du fonctionnement en deux temps de l’appel à manifestation d’intérêt du CORIFER dans le cadre de France 2030 ou des appels à projets *Two-Stages* du programme Horizon Europe.
- Il devrait être possible d’avoir plusieurs bénéficiaires directs dans le cas d’une demande unique présentée par plusieurs entités.
- De même, les modalités de suivi doivent être allégées pour éviter que cela ne devienne un frein au dépôt d’une demande de subvention. En effet, les spécificités des projets ferroviaires, qui sont par nature longs, complexes et particulièrement exposés aux retards, devraient être mieux prises en compte. Dans le système actuel, ces décalages entraînent la perte d’une partie des financements, ce qui pénalise injustement ce type de projets.
- L’approche de CINEA en matière de validation des dépenses éligibles crée aujourd’hui des incertitudes pour les porteurs de projets, qui peuvent être amenés à renoncer à déposer certains dossiers. Certains coûts, tels que ceux liés à la main-d’œuvre ou aux équipements, peuvent être rejetés lors du suivi du projet ou à l’issue du dépôt du rapport final, et ce sans justification juridique. Les coûts éligibles devraient être clarifiés à l’aide d’une méthodologie plus précise et juridiquement plus sûre, afin que les dépenses validées dans les conventions de subvention ne puissent pas être contestées ultérieurement lors des audits.

### Suggestions d’amendements par l’UTPF

| Amendement UTPF 1  |   |
|--|---|
| Proposition de règlement – Article 2§7(a).   |   |
| Texte proposé par la Commission européenne   | Suggestion d’amendement par l’UTPF  |
|  | « <b>infrastructures à double usage</b> » : <b>infrastructures de transport qui répondent à la fois aux besoins de mobilité civile et militaire</b> |
| <p><i>Justification :</i></p> <p>Il est essentiel d’identifier quels types de projets peuvent être qualifiés de « mobilité militaire » ou de « double usage » afin de déterminer leur admissibilité au financement du MIE. Cette définition devrait figurer dans le règlement et être autant que possible harmonisée avec les critères du RTE-T, afin d’assurer la cohérence et l’interopérabilité du cadre.</p> |   |

-----

| Amendement UTPF 2   |  |
|---|--|
| Proposition de règlement – Article 2§12.  |  |
| Texte proposé par la Commission européenne  | Suggestion d’amendement par l’UTPF   |
|   | « <b>nœud urbain</b> » : un nœud urbain au sens de l’article 3, point p), du règlement (UE) no 1315/2013 |
| <p><i>Justification :</i></p> <p>Contrairement au règlement MIE 2021-2027, les nœuds urbains ne sont pas mentionnés explicitement dans la proposition de la Commission alors qu’ils font partie intégrante du RTE-T. Il convient donc de rajouter la mention explicite de ces points névralgiques dans les définitions afin de garantir leur éligibilité au titre du MIE.</p> |  |

-----

| Amendement UTPF 3  |  |
|--|--|
| Proposition de Règlement – Article 2§9   |  |
| Texte proposé par la Commission européenne   | Suggestion d’amendement par l’UTPF   |
| « travaux » : l’achat, la fourniture et le déploiement des composants, des systèmes et des services, y compris des logiciels, la réalisation des activités de développement, de construction et d’installation relatives à un projet, la réception des installations et le lancement d’un projet ;   | « travaux » : l’achat, la fourniture et le déploiement des composants, des systèmes et des services, y compris des logiciels, la réalisation des activités <b>de rénovation</b> , de développement, <b>de mise à niveau</b> , <b>d’adaptation</b> , de construction et d’installation relatives à un projet, la réception des installations et le lancement d’un projet, <b>les travaux préparatoires et d’enquête</b> ; |
| <p><i>Justification :</i></p> <p>La précision relative aux activités de modernisation est essentielle, car celles-ci pourraient autrement ne pas être clairement couvertes par les seules notions de développement ou de construction. Cette clarification garantit que les projets visant à améliorer ou adapter les infrastructures existantes restent pleinement éligibles au financement du MIE.</p> |  |

-----

| Amendement UTPF 4   |  |
|---|--|
| Proposition de règlement – Article 3§1.   |  |
| Texte proposé par la Commission européenne  | Suggestion d'amendement par l'UTPF   |
| Les objectifs généraux du programme sont les suivants: construire, développer, sécuriser, moderniser et compléter les réseaux transeuropéens dans les secteurs du transport et de l'énergie, dans le but de soutenir le fonctionnement du marché unique et de favoriser la cohésion; faciliter la mobilité militaire sur les réseaux transeuropéens de transport; faciliter la coopération transfrontière dans le domaine des énergies renouvelables; et faciliter les synergies entre les secteurs des transports et de l'énergie. | Les objectifs généraux du programme sont les suivants: construire, développer, sécuriser, <b>renforcer la résilience</b> , moderniser et compléter les réseaux transeuropéens dans les secteurs du transport et de l'énergie, dans le but de soutenir le fonctionnement du marché unique et de favoriser la cohésion; faciliter la mobilité militaire sur les réseaux transeuropéens de transport; faciliter la coopération transfrontière dans le domaine des énergies renouvelables; et faciliter les synergies entre les secteurs des transports et de l'énergie. |
| <i>Justification :</i>  |  |
| L'UTPF préconise d'ajouter explicitement aux grands objectifs du programme le renforcement de la résilience et la protection des infrastructures de transports.   |  |

-----

| Amendement UTPF 5   |  |
|---|--|
| Proposition de règlement – Article 3§2(a)(i)(1)   |  |
| Texte proposé par la Commission européenne  | Suggestion d'amendement par l'UTPF   |
| des actions relatives aux projets d'intérêt commun à dimension transfrontière mettant en œuvre le réseau transeuropéen de transport, y compris les actions sur les tronçons indicatifs énumérés à l'annexe du présent règlement ; | des actions relatives aux projets d'intérêt commun à dimension transfrontière mettant en œuvre le réseau transeuropéen de transport, y compris les actions sur les tronçons indicatifs énumérés à l'annexe du présent règlement, <b>ainsi que sur les nœuds urbains situés le long de ces tronçons ;</b> |
| <i>Justification :</i>  |  |
| Les pôles multimodaux sont des points névralgiques du RTE-T, il est essentiel que leur contribution au renforcement de l'interconnexion soit reconnue afin de garantir leur éligibilité aux financements du MIE                   |  |

-----

| Amendement UTPF 6   |   |
|---|---|
| Proposition de règlement – Article 3§2(a)(i)(2)   |   |
| Texte proposé par la Commission européenne  | Suggestion d'amendement par l'UTPF  |
| des actions relatives aux projets d'intérêt commun à dimension européenne portant sur la réalisation d'un réseau transeuropéen de transport intelligent, résilient, décarboné et durable ;  | des actions relatives aux projets d'intérêt commun à dimension européenne, <b>y compris les actions dans les nœuds urbains</b> , portant sur la réalisation d'un réseau transeuropéen de transport intelligent, résilient, <b>sûr, interopérable, multimodal</b> , décarboné et durable, <b>y compris les études préalables à la réalisation de travaux visant à réaliser ces actions</b> . |
| <p><i>Justification :</i></p> <p>Les pôles multimodaux à valeur ajoutée européenne sont des points névralgiques du RTE-T. Il est essentiel que la multimodalité soit explicitement mentionnée dans le texte final, afin de garantir son éligibilité en tant que bénéficiaire du MIE dans le cadre du nouveau CFP. Il en va de même avec les actions visant à rendre le RTE-T plus sûr et plus interopérable, deux conditions clés pour la finalisation du RTE-T qui revêtent une dimension européenne certaine.</p> |   |

-----

| Amendement UTPF 7   |   |
|---|---|
| Proposition de règlement – Article 3§2(a)(i)(4) <i>nouveau</i>  |   |
| Texte proposé par la Commission européenne  | Suggestion d'amendement par l'UTPF  |
|   | <b><i>des actions visant à améliorer la résilience des infrastructures de transport, en particulier leur résilience au changement climatique et aux catastrophes naturelles ;</i></b> |
| <p><i>Justification :</i></p> <p>L'UTPF préconise d'augmenter l'ambition du MIE en rendant éligibles au financement les projets visant à renforcer la résilience des infrastructures de transport et des gares aux effets du changement climatique.</p> |   |

-----

| Amendement UTPF 8   |   |
|---|---|
| Proposition de règlement – Article 3§2(a)(ii)   |   |
| Texte proposé par la Commission européenne  | Suggestion d'amendement par l'UTPF  |
| <p>adapter certaines parties du réseau transeuropéen de transport à la double utilisation de l'infrastructure de transport en vue d'améliorer la mobilité tant civile que militaire, en se concentrant sur les quatre corridors de mobilité militaire prioritaires de l'UE recensés par les États membres à l'annexe II des besoins militaires pour la mobilité militaire à l'intérieur et à l'extérieur de l'Union, tels qu'approuvés par le Conseil le 18 mars 2025 sous la référence ST 6728/25 ADD1;</p>    | <p>adapter certaines parties du réseau transeuropéen de transport à la double utilisation de l'infrastructure de transport en vue d'améliorer la mobilité tant civile que militaire, en se concentrant sur les quatre corridors de mobilité militaire prioritaires de l'UE recensés par les États membres à l'annexe II des besoins militaires pour la mobilité militaire à l'intérieur et à l'extérieur de l'Union, tels qu'approuvés par le Conseil le 18 mars 2025 sous la référence ST 6728/25 ADD1, <b><i>y compris les investissements visant à améliorer l'équipement des terminaux à double usage et des centres logistiques, ainsi que les investissements dans les points névralgiques de la mobilité militaire et l'adaptation des infrastructures du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), notamment les ouvrages d'arts tels que les tunnels, les ponts et les viaducs.</i></b></p> |
| <p><u>Justification :</u></p> <p>Il est nécessaire d'intégrer des actions spécifiques dédiées à la mobilité militaire afin de refléter pleinement le caractère dual des infrastructures de transport. Des investissements ciblés dans les terminaux, le matériel roulant adapté ainsi que dans les sections essentielles du réseau RTE-T renforceront à la fois les capacités civiles et militaires. Ils contribueront ainsi à un système de transport européen plus résilient et pleinement interopérable.</p> |   |

-----

| Amendement UTPF 9  |  |
|--|--|
| Proposition de règlement – Article 4   |  |
| Texte proposé par la Commission européenne   | Suggestion d'amendement par l'UTPF   |
| <p>1. L'enveloppe financière indicative pour la mise en œuvre du programme pour la période 2028-2034 est fixée à 81 428 000 000 EUR en prix courants.</p> <p>2. La répartition du montant mentionné au paragraphe 1 est, à titre indicatif, la suivante :</p> <p>a) 51 515 000 000 EUR pour les objectifs spécifiques en matière</p> | <p>1. L'enveloppe financière indicative pour la mise en œuvre du programme pour la période 2028-2034 est fixée à <b>100 000 000 000</b> EUR en prix courants.</p> <p>2. La répartition du montant mentionné au paragraphe 1 est, à titre indicatif, la suivante :</p> <p>a) <b>70 087 000 000</b> EUR pour les objectifs spécifiques en matière de</p> |

|  |   |
|--|---|
| de transport et de mobilité militaire visés à l'article 3, paragraphe 2, point a);   | transport et de mobilité militaire visés à l'article 3, paragraphe 2, point a); |
| <i>Justification :</i>   |   |
| L'enveloppe financière proposée pour le MIE constitue un signal positif et une première étape vers le déploiement de projets européens structurants dans le domaine des transports. Néanmoins, son niveau demeure insuffisant au regard des objectifs ambitieux fixés par l'Union européenne en matière de durabilité et de résilience, qui appellent des moyens financiers à la hauteur des enjeux. |   |

-----

| <b>Amendement UTPF 10</b>  |  |
|--|--|
| <b>Proposition de règlement – Article 8§6 nouveau</b>  |  |
| <b>Texte proposé par la Commission européenne</b>  | <b>Suggestion d'amendement par l'UTPF</b>  |
|  | <b><i>Le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) est géré de manière centralisée par l'Agence exécutive européenne pour le climat, les infrastructures et l'environnement (CINEA).</i></b> |
| <i>Justification :</i>   |  |
| L'UTPF considère comme crucial le maintien du MIE comme instrument de financement indépendant avec une gestion centralisée par la Commission européenne et la CINEA. Ce modèle garantit une cohérence dans la planification et le financement des infrastructures, en alignant les projets sur les priorités stratégiques européennes. |  |

-----

| <b>Amendement UTPF 11</b>   |  |
|---|--|
| <b>Proposition de Règlement – Article 12§1</b>  |  |
| <b>Texte proposé par la Commission européenne</b>   | <b>Suggestion d'amendement par l'UTPF</b>  |
| Le programme est mis en œuvre au moyen de programmes de travail visés à l'article 110 du règlement (UE, Euratom) 2024/2509. | Le programme est mis en œuvre au moyen de programmes de travail visés à l'article 110 du règlement (UE, Euratom) 2024/2509. <b><i>Ces programmes de travail doivent garantir la tenue régulière d'appels à propositions au titre du MIE, en assurant une répartition équilibrée des fonds sur la période 2028-2034, afin de maintenir un niveau de financement stable et prévisible.</i></b> |

Justification :

L'UTPF appelle à limiter le *front loading* et à mieux répartir l'enveloppe globale entre les appels à projets successifs. Les programmes de travail devraient structurer les appels à propositions de manière à garantir une répartition équilibrée des financements sur l'ensemble de la période 2028-2034, afin d'assurer une visibilité et une stabilité budgétaire pour les porteurs de projets. Une planification fiable implique également de définir des règles claires pour encadrer toute modification des conventions de subvention, notamment lorsque leur prolongation s'avère nécessaire.

-----

|   |   |  |   |
|---|---|--|---|
| Florence Sautejeau<br>Déléguée générale<br>de l'UTPF<br><a href="mailto:fsautejeau@utpf-mobilites.fr">fsautejeau@utpf-<br/>mobilites.fr</a><br>+33 (0)1 48 74 73 67 | Jean-Philippe<br>Peuziat<br>Directeur du<br>département des<br>Affaires publiques<br><a href="mailto:jppeuziat@utpf-&lt;br/&gt;mobilites.fr">jppeuziat@utpf-<br/>mobilites.fr</a><br>+33 (0)1 48 74 73 49 | Stéphanie Lopes d'Azevedo<br>Directrice du département<br>des Affaires économiques,<br>techniques et prospective<br><a href="mailto:slazevedo@utpf@mobilites.fr">slazevedo@utpf@mobilites.fr</a><br>+33 (0)1 48 74 73 31 | Victor Muller<br>Chargé de mission<br>Affaires européennes<br><a href="mailto:vmuller@utpf-&lt;br/&gt;mobilites.fr">vmuller@utpf-<br/>mobilites.fr</a><br>+33 (0) 1 48 74 73 05 |
|---|---|--|---|