MINISTÈRE DES OUTRE-MER
Liberté Égalité Fraternité

OCDE

Financé par l'Union européenne

Date de la dernière mise à jour : juillet 2025

Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe - Volet Transport (MIE-T)

Les programmes en gestion directe et indirecte, tels que le programme MIE-T, sont gérés de manière différente des fonds de la politique de cohésion (ex. FEDER, FSE+). Il s'agit de **programmes compétitifs**, qui fonctionnent principalement par **appels à projet**, selon un calendrier fixé au niveau européen. Ces programmes requièrent, dans la plupart des cas, la mise en place de **partenariats incluant des acteurs de différents pays européens**. Ils permettent de recevoir une part importante de la subvention en **quelques semaines après la signature de la convention de financement**, ce qui limite les besoins en avance de trésorerie.

Budget du programme

- **Montant total du MIE (CPF 2021-2027) :** 33,7 milliards d'euros (33,2 milliards d'euros en 2014-2020)
- **Pour le volet transport :** 12,8 milliards d'euros pour le cofinancement de projets sur les réseaux central et global du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), dont 1,6 milliards d'euros réservés à des grands projets transfrontaliers concernant les pays de la cohésion, ainsi qu'un budget spécifique de 1,7 milliard d'euros pour les projets de « mobilité militaire »

Objectifs du programme

- Contribuer au développement de projets d'intérêt commun relatifs à des réseaux et infrastructures efficaces, interconnectés et multimodaux favorisant une mobilité intelligente, interopérable, durable, inclusive, accessible et répondant aux impératifs de sécurité et de sûreté.
- Adapter des parties du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) aux fins du double usage de l'infrastructure de transport afin d'améliorer la mobilité aussi bien civile que militaire.

Structure du programme

Le programme de travail du MIE-T est réparti sur quatre thématiques :

- Aménagement du réseau central (COREGEN) et du réseau global (COMPGEN),
- Mobilité durable et multimodale (SUSTMOBGEN),
- Mobilité intelligente et interopérable (SIMOBGEN),
- Mobilité sûre et sécurisée (SAFEMOBGEN),
- Mobilité militaire (thématique complémentaire).

Au sein de ces grandes thématiques, les appels à projets du MIE-T, toutes enveloppes confondues, couvrent plusieurs types de projets :

- Projets de construction, développement et modernisation des réseaux transeuropéens dans le secteur des transports, visant à éliminer les goulets d'étranglement ou à combler les chaînons manquants dans diverses sections des réseaux central et global, ainsi que systèmes de gestion du trafic.
- Projets innovants dans le système de transport visant à améliorer l'utilisation des infrastructures, à réduire l'impact environnemental des transports, à renforcer l'efficacité énergétique et d'augmenter la sécurité.
- Déploiement des stations de recharge d'électricité de haute puissance et des stations de ravitaillement en hydrogène dans le cadre de l'appel « infrastructure pour carburants alternatifs ».
- Modernisation des infrastructures de transport pour les rendre aptes à la fois à des

	fins civiles et de défense, dans le cadre de l'appel « mobilité militaire ».

Types d'actions financées	• **Actions de développement du RTE-T :** actions visant à construire ou moderniser les infrastructures faisant partie du réseau transeuropéen de transport (RTE-T).
	  ○ Le RTE-T comprend le réseau global, qui doit garantir l'accessibilité et la connectivité de toutes les régions de l'UE, et le réseau central qui se compose de parties du réseau global présentant la plus haute importance stratégique pour la réalisation des objectifs de développement du RTE-T (ex. reliant les nœuds urbains stratégiques à d'autres nœuds, tels que les ports, aéroports, jonctions transfrontalières, etc.).
	• **Actions de mobilité :** actions visant à soutenir la mobilité intelligente, interopérable, durable, multimodale, inclusive, accessible, sûre et sécurisée.
	  ○ Au sein de l'action « mobilité soutenable et multimodale », il existe l'appel à projets **« Facilité pour les infrastructures de carburants alternatifs » (AFIF)** qui peut recevoir des candidatures au cours de l'année (voir rubrique « Aspects pratiques et calendrier des appels à projet »).
	• **Actions de mobilité militaire :** actions visant à adapter les infrastructures du RTE-T aux besoins duaux, à la fois civil et militaire.

Critères d'éligibilité	Les critères d'éligibilité sont définis dans chaque appel à projet et peuvent varier d'un appel à projet à l'autre. Les principaux éléments sont indiqués ci-dessous, sans exhaustivité.
	Pays éligibles :
	• Les États membres de l'Union européenne sont éligibles, ainsi que les régions ultrapériphériques et PTOM des États membres.
	• Les pays tiers suivants peuvent participer au MIE sous certaines conditions :
	  ○ Les membres de « l'Association européenne de libre-échange » qui sont également membres de l'Espace économique européen (EEE),
	  ○ Les pays en voie d'adhésion, les pays candidats et les candidats potentiels,
	  ○ Les pays couverts par la politique européenne de voisinage,
	  ○ D'autres pays tiers, par un accord spécifique.
	Bénéficiaires éligibles :
	• Organisations publiques (ex. administration, autorité nationale ou locale),
	• Organisations privées (ex. PME selon la définition de la Commission européenne, entreprises),
	• Organisations privées non commerciales (ex. ONG).
	Les bénéficiaires doivent être des entités juridiques enregistrées dans l'UE ou pays tiers associés.
	Consortiums :
	• Les projets peuvent être portés par une ou plusieurs entités d'un ou plusieurs État(s) membre(s) ou pays tiers associés. Dans le cas d'un consortium, le projet comprend un coordinateur et des partenaires. S'assurer de la qualité de ses partenaires est clef pour la réussite du projet (voir le « Guide du porteur de projets » développé par l'OCDE pour plus d'informations).
	• Voir plateforme de la Commission européenne de mise en relation des porteurs de projet pour créer un consortium.
	Autres critères relatifs au MIE-T :
	• Projet avec une valeur ajoutée européenne visant au développement du RTE-T, à l'interopérabilité, à l'amélioration de la sécurité et/ou au transport durable.

	• Infrastructures appartenant au réseau transeuropéen de transport (voir carte interactive du RTE-T et tableaux ci-dessous pour chaque RUP « Infrastructures éligibles au RTE-T dans les RUP françaises »).
	• Approbation préalable du projet par le ou les État(s) membre(s) concerné(s) à travers une lettre de soutien (« *letter of support* »). Pour cela, il est nécessaire de :
	  ○ Prendre contact avec le ministère chargé des transports et l'informer du projet en lui transmettant les principales informations. Ces éléments sont nécessaires environ trois mois avant la date de clôture des dépôts de dossier afin d'anticiper correctement l'instruction des dossiers.
	  ○ Préparer le dossier de demande de subvention (formulaires A et B, *Environmental compliance file*, CBA, budget détaillé, etc.).
	  ○ Adresser au ministère l'ensemble des documents de la candidature via France transfert : formulaires A et B, demande de lettre de soutien de l'État membre, *Environmental compliance file* (ainsi que sa fiche de synthèse en français) dans les meilleurs délais et au plus tard un mois avant la date de clôture des dépôts de dossiers.
	  ○ Il est recommandé de transmettre l'*Environmental compliance file* et ses annexes le plus tôt possible, même si les autres documents de la candidature ne sont pas encore finalisés.
	  ○ Ces démarches sont à effectuer auprès du ministère des transports. La collectivité territoriale ou région n'a pas besoin d'être sollicitée, sauf si elle-même est bénéficiaire du projet (en tant que porteur du projet ou partenaire).
	• Candidatures en anglais.
	• Dimension transfrontalière (pour certains appels à projets uniquement).
	Montant minimum et maximum par projet :
	• Le montant minimum de la subvention demandée doit être d'au moins un à deux millions d'euros selon les cas (le seuil exact est précisé dans chaque appel à projets spécifique). Il n'existe pas de limite maximale officielle. Les projets du MIE-T sont généralement de grands projets, comprenant des dépenses d'équipements et/ou d'infrastructures importantes, nécessitant de faire appel à plusieurs fonds ou dispositifs pour financer le projet dans son intégralité (voir rubrique « Synergies possibles avec d'autres fonds »).
	Durée minimum et maximum pour un projet :
	• La durée prévue des projets de travaux et des projets mixtes est d'environ 4 à 5 ans maximum. Pour les projets d'études, elle est d'environ 2 à 3 ans maximum.

Aménagements pour les RUP	• La dimension transfrontière, l'intégration des réseaux et l'accessibilité territoriale, y compris pour les îles européennes et les RUP, font partie des critères d'attribution. Le MIE doit soutenir les besoins spécifiques des RUP en matière de transport, en mobilisant un financement adéquat. • Le RTE-T a été révisé en 2024. La nouvelle version augmente le nombre de ports et aéroports éligibles dans les RUP (ex. port de Saint-Martin) et inclut les nœuds urbains dans le réseau global. • Taux de co-financement plus élevé pour les RUP. Ce taux peut aller jusqu'à un maximum de 70% pour ce qui concerne les travaux dans le secteur des transports (contre 30 à 50% pour les autres).
Coûts éligibles	Seules les dépenses exposées dans les États membres concernés sont éligibles, sauf lorsque l'action, située en dehors de ces États, est indispensable à la réalisation des objectifs du projet en question. Les coûts éligibles comprennent notamment :

	• Les coûts des équipements, des installations et des infrastructures, considéré comme une dépense en capital. A l'inverse, les coûts inéligibles incluent : • Les dépenses afférentes à l'achat de terrains, sauf pour les fonds transférés à partir du Fonds de cohésion dans le secteur des transports. • La taxe sur la valeur ajoutée, • Les dépenses excessives ou inconsidérées, • Les coûts ou contributions déclarés spécifiquement inéligibles dans les conditions de l'appel à projet, • Les contributions en nature de tiers.
Principaux critères d'évaluation	Les critères d'évaluation sont fixés dans chaque appel à projet. Le processus de sélection passe par une première étape d'évaluation par des évaluateurs externes qui donnent des notes selon les cinq critères clés suivants, chacun noté sur cinq points : • **Priorité et urgence** : correspondance avec les objectifs politiques sectoriels et la valeur ajoutée européenne, • **Maturité** : état d'avancement du projet, notamment capacité du projet à démarrer et être achevé selon le calendrier prévu (incl. capacité de consommation du budget), ainsi que disponibilité des autorisations et des financements nécessaires, • **Qualité** : solidité du plan de mise en œuvre, incluant les aspects techniques et financiers, la gestion des risques et, le cas échéant, la stratégie de maintenance, • **Impact** : effets économiques, sociaux et environnementaux, y compris l'innovation, la sécurité et la dimension transfrontalière, souvent justifiés par une analyse coût-bénéfice, • **Effet catalyseur** : manière dont le soutien financier de l'UE comble un déficit de financement, mobilise des investissements et accélère la mise en œuvre du projet. Un critère de **double usage** existe également pour les projets de mobilité militaire. Un projet obtenant une note éliminatoire de 2 sur l'un des critères est écarté dès ce stade de sélection. Les projets non écartés sont ensuite hiérarchisés sur la base de la somme non pondérée des cinq notes, avec des ajustements à la marge par la DG MOVE de la Commission européenne, notamment en fonction des montants des projets.

Taux de co-financement	• **Pour les études :** jusqu'à 50% des coûts éligibles.
	
	• **Pour les travaux :**
	
	  ○ Hors RUP : jusqu'à 30%, voire 50% pour certaines actions répondant à plusieurs conditions (ex. relatives aux liaisons transfrontières, aux systèmes d'applications télématiques, à l'interopérabilité des voies navigables intérieures ou ferroviaires, aux nouvelles technologies et à l'innovation, à adapter les infrastructures de transport aux fins des contrôles aux frontières extérieures de l'UE).
	
	  ○ Pour les RUP : jusqu'à 70% des coûts éligibles.
	
	• Afin de soutenir les **synergies** entre les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique dans le cadre du MIE, des actions destinées à atteindre les objectifs dans au moins deux de ces secteurs peuvent recevoir un taux de cofinancement plus élevé.

Préfinancement	• Une première tranche de financement est déboursée à la signature du projet (entre 25% et 50% de la subvention selon les appels à projet).
	• Du fait des forts montants mobilisés, certains appels peuvent nécessiter une garantie de préfinancement, qui sera fixée dans la convention de subvention. Dans un tel cas, le montant de la garantie est fixé lors de la préparation de la subvention, et sera normalement égal ou inférieur au montant du préfinancement. Le montant spécifique de la garantie de préfinancement dépend de plusieurs facteurs, notamment :
	  ○ L'ampleur du projet
	  ○ Le montant du préfinancement accordé
	  ○ L'évaluation du risque financier associé au bénéficiaire

Aspects pratiques et calendrier des appels à projet	• **Nombre d'appels à projet (2024) :** les appels à projets du programme MIE-T sont publiés sur le site de CINEA.
	  ○ **Pour les actions de développement du RTE-T (réseau central et global) :** l'agence CINEA a publié deux appels à projet pour la période 2021-2027, le premier fin 2021 (sélection en juin 2022) et le dernier en septembre 2023 (sélection en juin 2024). L'enveloppe pour ces actions a été consommée en totalité.
	  ○ Pour les actions de mobilité, les 3 derniers appels à projet, représentant un budget total d'environ 960 millions d'euros pour l'enveloppe générale, ont été publiés en 2024 :
	  • Mobilité intelligente et interopérable (ERTMS, ITS, RIS, EMSWe, VTMIS, eFTI, REMIB, SESAR - DSD, SESAR – CP and SESAR- OP) (640 millions €),
	  • Mobilité sûre et sécurisée (parkings sûrs et sécurisés et de nouvelles actions éligibles concernant la résilience des infrastructures et la facilitation des flux de trafic pour les modes de transport terrestres et navigables dans les zones de contrôle à la frontière extérieure de l'Union du réseau RTE-T) (160 millions €),
	  • Mobilité durable et multimodale (projets de travaux visant à atténuer la congestion et/ou à réduire l'impact environnemental du transport par des liaisons transfrontalières de transport maritime à courte distance et des études pour des plateformes multimodales de transport de passagers) (160 millions €).
	• Seuls les **appels à projets « Facilité pour les infrastructures de carburants alternatifs » (AFIF)** restent ouverts à candidature.
	• **Calendrier des appels à projet (2024) :**
	  ○ Pour les actions de mobilité :
	  • Date de soumission des candidatures : du 24 septembre 2024 au 21 janvier 2025.
	  • Annonce de l'attribution des subventions MIE-T : juillet 2025.
	  • Signature des conventions : à partir d'octobre 2025.
	  ○ Pour les projets « Facilité pour les infrastructures de carburants alternatifs » (AFIF) :
	  • Prochaines dates de clôture : 11 juin 2025 et 4 mars 2026
	• **Délai d'instruction :** la durée d'évaluation des propositions après soumission est en moyenne de 3 à 4 mois (voir « guide du porteur de projet » développé par l'OCDE pour plus d'informations).
	• **Délais de paiement après la signature de la subvention :** une première tranche de financement est déboursée à la signature du projet (voir rubrique « Préfinancement »). Le paiement final correspond au remboursement du reste des

	coûts éligibles et des contributions demandées pour la mise en œuvre de l'action. Ce versement est conditionné à l'approbation du rapport final (*final report*).

Synergies possibles avec d'autres fonds	• Compte tenu des besoins importants en investissement des projets déposés au titre du MIE-T, il est recommandé qu'une action ayant reçu une subvention au titre du MIE reçoive également des contributions d'autres programmes de l'Union, y compris des fonds en gestion partagée (ex. FEDER), et/ou de dispositifs nationaux/régionaux, pour autant que les contributions ne couvrent pas les mêmes coûts.
	  ○ Les subventions du MIE-T peuvent être utilisées en combinaison avec des financements provenant de la Banque européenne d'investissement (BEI), de banques nationales de développement ou d'autres institutions financières publiques et de développement, ainsi que d'investisseurs du secteur privé, y compris par l'intermédiaire de partenariats public-privé.
	  ○ Le financement cumulé ne peut pas dépasser le total des coûts de l'action.
	• Les actions auxquelles a été attribué un **label d'excellence** peuvent recevoir un soutien du FEDER, sans autre évaluation, et à condition que ces actions soient compatibles avec les objectifs et les règles du fonds concerné.
	  ○ Le label d'excellence est attribué à des actions qui remplissent les exigences minimales de qualité d'un appel à projets du MIE-T et ne peuvent pas être financées en raison de contraintes budgétaires.
	• Voir le « Guide du porteur de projets » développé par l'OCDE pour plus d'informations.

Mise en œuvre, suivi et pilotage du programme aux niveaux européen et national	**Au niveau européen :** • **Comité de programme MIE (groupe de travail « transport ») :** la Commission préside ce comité, composé de représentants de chaque État-membre (un à quatre), pour définir les programmes de travail pluriannuels, adoptés par actes d'exécution. Les délégations nationales peuvent se faire accompagner d'experts. Il existe un groupe de travail pour chaque volet du MIE (transport, numérique et énergie). • **Direction Mobilité et Transport (DG MOVE) :** la DG MOVE de la Commission, en collaboration avec l'agence CINEA en charge de la sélection des projets, est responsable du pilotage du programme sur le plan politique. • **CINEA :** l'agence est responsable de la mise en œuvre du programme et de la sélection des projets. Elle pilote également un groupe consultatif, comprenant l'ensemble les États membres, sur l'évolution du programme (ex. critères de sélection). **Au niveau national :** • **Ministère de la Transition Écologique (MTE) :** la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités du MTE est responsable du pilotage d'ensemble du programme pour le volet transport (et le volet énergie) en France, notamment la coordination, l'animation et la diffusion du programme pour le(s) volet(s) concerné(s). • **Agent au sein du ministère (qui assure également les fonctions de PCN) :** un ou plusieurs agents sont en charge du programme au sein du ministère. En plus de représenter la France au sein du comité de programme, leurs missions sont d'assurer une veille des informations et appels à projets sur le MIE-T, de se coordonner avec des experts techniques pour l'instruction des dossiers, de suivre les dossiers déposés en collaboration avec la Commission et CINEA, et d'être le PCN pour les porteurs de projet en France. ○ **En tant que PCN,** il est responsable de la présentation du projet aux équipes sectorielles du MTE, et de conseiller le porteur de projet sur le dossier. La lettre de soutien est remise par le PCN au porteur de projet suite à l'instruction technique de la direction générale concernée.

POUR ALLER PLUS LOIN

S'INFORMER ET SE FORMER

- Page web d'information sur le site du ministères (MTE pour le MIE-T)
- Pages et journées d'informations (Info Days) des agences (CINEA pour le MIE-T)
- Carte interactive du RTE-T
- FAQ CINEA
- Outils, modèles et guides
- Voir le "Catalogue des wébinaires et formations pour les RUP" développé par l'OCDE

TROUVER DES PARTENAIRES

- Portail des appels à projets et financements de l'UE
- MIE-T : appels à projets publiés par CINEA

CONTACTS AU NIVEAU NATIONAL

Points de contact nationaux du programme MIE-T :

- Guy Poirier (guy.poirier@developpement-durable.gouv.fr)
- Maria Tortorella (maria.tortorella@developpement-durable.gouv.fr)

CONTACTS AU NIVEAU REGIONAL

- Mission Programmes Européens Horizontaux
  DGA Coordination des Financements
  Collectivité Territoriale de Martinique
  contactPEH@collectivitedemartinique.mq
- Préfecture
  contact-prefecture@martinique.gouv.fr
- DEAL
  secretariat-direction.d.deal-martinique@developpement-durable.gouv.fr
- Chambre de Commerce et Industrie Martinique

  Pôle Europe Entreprise Innovation
  contact@martinique.cci.fr
  Cellule dédiée aux entreprises martiniquaises
- Communauté des Communes du Centre de la Martinique (CACEM) Technopole
  contact@cacem-mq.org

Exemples de projets MIE Transport financés dans les RUP

Projet d'adaptation au changement climatique et d'augmentation des capacités de stockage du Port Maritime de La Réunion	
Budget	EUR 4.350 millions, co-financé à 50% par l'UE.

Participants	Port Maritime de La Réunion
Calendrier	2019-2024
Objectif	Étude pour améliorer la connectivité maritime du Port en tant que pôle régional
Actions financées	Le projet a permis de financer des études ciblées et une consultation publique concernant la remise en état des terres du Port Maritime, visant à terme à augmenter la profondeur des quais du côté terre et d'atteindre les normes internationales. Le programme d'études visait à déterminer les caractéristiques techniques des futurs ouvrages de protection du Port Est (jusqu'au stade PRO), mais aussi, dans une logique d'optimisation des ouvrages, de possibles exondements permettant d'augmenter la capacité du Port Est. Il était également prévu de moderniser des brise-lames pour faire face aux conséquences du changement climatique, en particulier l'élévation du niveau des océans et l'augmentation des phénomènes climatiques extrêmes qui affectent l'environnement.

Un Master Plan pour le système d'alimentation électrique à terre (OPS) des ports espagnols	
Budget	EUR 6 millions, financé à 40% par l'UE
Participants	Coordonné par l'Organisme Public des Ports d'Espagne, avec la participation de 14 partenaires, dont les Ports de Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas de Gran Canaria, Palma de Majorque et Pasajes ; et plusieurs universités telles que l'Université Polytechnique de Madrid, de Cadiz ou de Las Palmas de Gran Canaria.
Calendrier	2019
Objectif	Étendre l'utilisation du système d'alimentation électrique à terre (OPS) sans les ports espagnols des îles Canaries, contribuant ainsi à la décarbonisation du transport maritime.
Actions financées	Une étude a été menée sur le cadre juridique pouvant s'appliquer à la fourniture d'électricité dans trois ports espagnols (Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas de Gran Canaria et Palma de Majorque). Cette étude vise à identifier les barrières existantes qui entravent le développement de l'électrique en alternative aux combustibles fossiles, dans l'objectif de proposer des solutions relatives, entre autres, à la réduction des coûts de l'alimentation électrique à terre (OPS). Des données ont également été collectées auprès des opérations de l'OPS dans le port de Pasajes, dont le système est complémentaire mais n'est pas inclus dans l'action. Une campagne de dissémination a été menée à la fin du projet.
Contact	santiagoyanes@puertosdetenerife.org

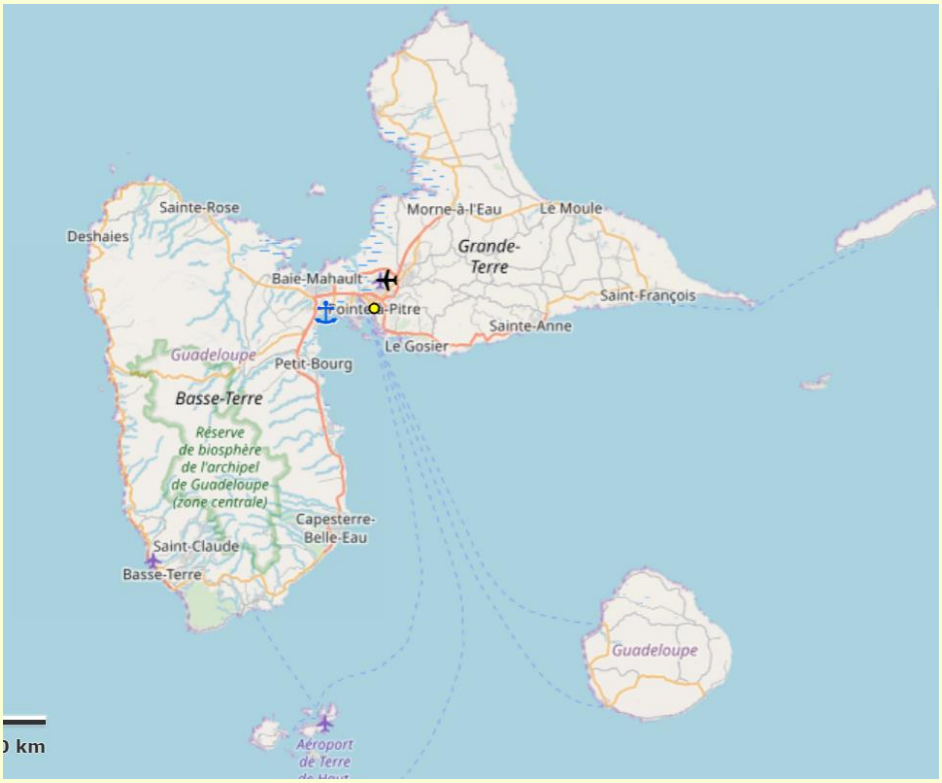
Infrastructures éligibles au réseau transeuropéen de transport (RET-T) dans les RUP françaises

Martinique

Source : carte interactive du RTE-T sur le site de la Commission européenne (version RTE-T révisée de 2024)

Liste des infrastructures éligibles au RTE-T (version révisée de 2024)	Infrastructures éligibles selon la version révisée du RTE (2024) en Martinique : • Nœud urbain entre Fort-de-France et Lamentin • Aéroport de Fort-de-France • Grand port maritime de Fort-de-France Plus d'informations sur la liste des infrastructures éligibles selon le RTE révisé de 2024 en Annexe II du règlement : Règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant les règlements (UE) 2021/1153 et (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.

Guadeloupe



Source : carte interactive du RTE-T sur le site de la Commission européenne (version RTE-T révisée de 2024)

Liste des infrastructures éligibles au RTE-T (version révisée de 2024)	Infrastructures éligibles selon la version révisée du RTE (2024) en Guadeloupe : • Nœud urbain entre Point-à-Pitre et Les Abymes • Aéroport de Point-à-Pitre • Grand port maritime de Point-à-Pitre Plus d'informations sur la liste des infrastructures éligibles selon le RTE révisé de 2024 en Annexe II du règlement : Règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant les règlements (UE) 2021/1153 et (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.

Saint-Martin

Source : carte interactive du RTE-T sur le site de la Commission européenne (version RTE-T révisée de 2024)

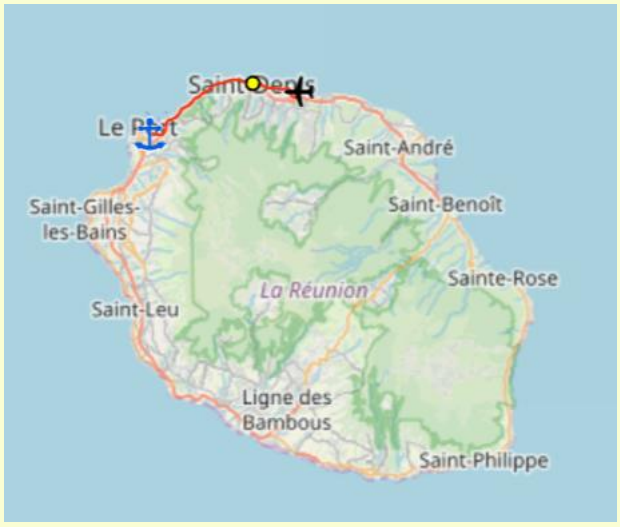
Liste des infrastructures éligibles au RTE-T (version révisée de 2024)	Infrastructures éligibles selon la version révisée du RTE (2024) à Saint-Martin : • Port maritime de Saint-Martin Plus d'informations sur la liste des infrastructures éligibles selon le RTE révisé de 2024 en Annexe II du règlement : Règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant les règlements (UE) 2021/1153 et (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.

Guyane

Source : carte interactive du RTE-T sur le site de la Commission européenne (version RTE-T révisée de 2024)

Liste des infrastructures éligibles au RTE-T (version révisée de 2024)	Infrastructures éligibles selon la version révisée du RTE (2024) en Guyane : • Nœud urbain de Cayenne • Aéroport de Cayenne • Grand port maritime de Cayenne et la section routière Plus d'informations sur la liste des infrastructures éligibles selon le RTE révisé de 2024 en Annexe II du règlement : Règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant les règlements (UE) 2021/1153 et (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.

La Réunion



Source : carte interactive du RTE-T sur le site de la Commission européenne (version RTE-T révisée de 2024)

Liste des infrastructures éligibles au RTE-T (version révisée de 2024)	Infrastructures éligibles selon la version révisée du RTE (2024) à La Réunion : • Nœud urbain à Saint-Denis • Aéroport de Saint-Denis • Grand port maritime de La Réunion et la section routière Plus d'informations sur la liste des infrastructures éligibles selon le RTE révisé de 2024 en Annexe II du règlement : Règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant les règlements (UE) 2021/1153 et (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.

Mayotte

Source : carte interactive du RTE-T sur le site de la Commission européenne (version RTE-T révisée de 2024)

Liste des infrastructures éligibles au RTE-T (version révisée de 2024)	Infrastructures éligibles selon la version révisée du RTE (2024) à Mayotte : • Nœud urbain entre Dzaoudzi et Mamoudzou • Aéroport de Mayotte • Port maritime de Mayotte Plus d'informations sur la liste des infrastructures éligibles selon le RTE révisé de 2024 en Annexe II du règlement : Règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant les règlements (UE) 2021/1153 et (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.

Pour plus d'informations sur les **travaux de l'OCDE sur le développement régional**, veuillez consulter : https://www.oecd.org/fr/themes/developpement-regional.html.

Le projet 23FR04 est financé par l'Union européenne *via* l'instrument d'appui technique, et mis en œuvre par l'OCDE en coopération avec la Task Force Réformes & Investissements de la Commission Européenne (SG REFORM).
Ce document a été réalisé avec l'aide financière de l'Union européenne. Les opinions exprimées ici ne peuvent en aucun cas être considérées comme reflétant l'opinion officielle de l'Union européenne.