



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le xx.xx.2009  
C(2009) XXX final

Projet de

**DÉCISION DE LA COMMISSION**

**du [...]**

**établissant le programme de travail annuel en matière de subventions dans le domaine  
du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) pour 2009**

Projet de

## DÉCISION DE LA COMMISSION

du [...]

### **établissant le programme de travail annuel en matière de subventions dans le domaine du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) pour 2009**

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 680/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie<sup>1</sup> (ci-après dénommé «le règlement RTE»), et notamment son article 8,

vu la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport<sup>2</sup> (ci-après dénommée «les orientations sur les RTE»),

vu le règlement (CE, Euratom) n° 1605/2002 du Conseil du 25 juin 2002 portant règlement financier applicable au budget général des Communautés européennes<sup>3</sup> (ci-après dénommé «le règlement financier»), et notamment son article 110, paragraphe 1,

vu son règlement (CE, Euratom) n° 2342/2002 du 23 décembre 2002 établissant les modalités d'exécution du règlement (CE, Euratom) n° 1605/2002 du Conseil du 25 juin 2002 portant règlement financier applicable au budget général des Communautés européennes<sup>4</sup> (ci-après dénommé «les modalités d'exécution du règlement financier»), et notamment son article 166,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément aux principes énoncés à l'article 5 du règlement RTE, le programme de travail annuel pour l'octroi d'un concours financier dans le domaine du réseau transeuropéen de transport pour 2009 devrait définir les objectifs généraux et les actions prioritaires en rapport avec ce concours financier, les résultats escomptés, ainsi que les critères d'éligibilité et les critères essentiels de sélection et d'attribution.
- (2) Pour l'ensemble de la période 2007-2013, les fonds disponibles au titre des budgets annuels représenteront entre 15 et 20 % du montant de référence financière de

---

<sup>1</sup> JO L 162 du 22.6.2007, p. 1.

<sup>2</sup> JO L 228 du 9.9.1996, p. 1.

<sup>3</sup> JO L 248 du 16.9.2002, p. 1.

<sup>4</sup> JO L 357 du 31.12.2002, p. 1.

8 013 millions d'euros pour le réseau transeuropéen de transport, conformément à l'article 18 du règlement RTE. Le montant indicatif disponible pour le programme de travail annuel de 2009 est de 140 millions d'euros, dont 80 millions d'euros au total pour des subventions destinées à des projets d'intérêt commun dans le domaine du réseau transeuropéen de transport et 60 millions d'euros pour «l'instrument de garantie de prêt pour les projets du RTE-T» («l'instrument de garantie de prêt»).

- (3) Le programme de travail annuel pour 2009 est considéré comme une décision de financement au sens de l'article 75, paragraphe 2, du règlement (CE, Euratom) n° 1605/2002.
- (4) Afin de mettre en œuvre «l'instrument de garantie de prêt» conformément aux conditions définies à l'article 6, paragraphe 1, point d), du règlement RTE et selon les conditions énoncées dans l'annexe du règlement, un budget de 60 millions d'euros sera mis à la disposition de la Banque européenne d'investissement (BEI) en 2009 au titre de contribution annuelle de la Commission à l'instrument de garantie.
- (5) Les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 15 du règlement (CE) n° 680/2007,

DÉCIDE:

*Article unique*

Le programme de travail annuel pour l'octroi d'un concours financier dans le domaine du réseau transeuropéen de transport pour 2009, tel qu'il est figure en annexe, est adopté. Le montant total sur lequel porte la présente décision s'élève à 140 000 000 EUR.

La présente décision vaut décision de financement pour 2009 pour la ligne budgétaire suivante:

06 03 03 – Soutien financier aux projets d'intérêt commun dans le domaine du réseau transeuropéen de transport.

Fait à Bruxelles, le [...]

*Par la Commission*

[...]

*Membre de la Commission*

## ANNEXE

### **1. BUDGET**

#### **1.1. Ligne budgétaire:**

Article 06 03 03 – Soutien financier aux projets d'intérêt commun dans le domaine du réseau transeuropéen de transport.

#### **1.2. Ressources budgétaires:**

Pour 2009, la somme totale de 140 000 000 EUR est disponible pour le programme annuel, dont un montant total de 80 000 000 EUR au titre des subventions pour les projets d'intérêt commun dans le domaine du réseau transeuropéen de transport. Un montant de 60 000 000 EUR est disponible au titre de «l'instrument de garantie de prêt» prévu dans le règlement RTE.

### **2. OBJECTIFS ET PRIORITÉS**

L'aide qui doit être accordée au titre du programme de travail annuel représentera une part importante du financement communautaire du réseau transeuropéen de transport pendant la période 2007-2013. Elle complétera les efforts déployés dans le cadre du programme pluriannuel; ainsi le programme annuel ne servira pas à soutenir des actions bénéficiant déjà d'une aide au titre du programme pluriannuel (article 8, paragraphe 3, du règlement RTE).

Le programme annuel permettra de faire face aux priorités du réseau transeuropéen de transport énoncées dans les orientations sur les RTE et ceci, étant donné sa périodicité annuelle, avec une grande souplesse pour répondre aux nouvelles demandes en matière de projets d'intérêt commun.

Pour 2009, le programme portera plus particulièrement sur:

- les 30 projets prioritaires visés à l'annexe III des orientations sur les RTE, conformément à l'article 19 desdites orientations, dans la mesure où ils ne reçoivent pas d'aide dans le cadre du programme pluriannuel et où l'ampleur réduite et le calendrier des mesures concernées le permettent;
- les mesures destinées à mettre en place des maillons clés et des interconnexions permettant de supprimer les goulets d'étranglement, conformément à l'article 5 des orientations sur les RTE;
- les mesures visant à développer un réseau ferroviaire interopérable, à l'exception des mesures en faveur du déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire ERTMS, en particulier pour les lignes ferroviaires conventionnelles du RTE-T contribuant à un réseau de fret ferroviaire, conformément à l'article 10 des orientations sur les RTE;
- les mesures visant à promouvoir le transport maritime et le transport par voies navigables intérieures conformément à l'article 11 des orientations sur les RTE et tenant compte de la

nécessité d'améliorer encore les performances écologiques dans le secteur du transport maritime et des ports maritimes;

- les mesures destinées à résoudre les problèmes les plus urgents concernant les aéroports, conformément à la récente communication sur les capacités et l'efficacité des aéroports<sup>5</sup>: l'optimisation de la capacité existante, le renforcement de la sécurité et de la sûreté et la réduction des incidences sur l'environnement, conformément à l'article 13 des orientations sur les RTE;
- les mesures visant à promouvoir un bon niveau de confort et de sécurité des infrastructures de transport routier et à garantir leur intégration durable dans l'ensemble de la chaîne des transports, conformément à l'article 9 des orientations sur les RTE;
- les mesures visant à promouvoir le développement d'infrastructures de transport durables (article 2 des orientations sur les RTE) telles qu'elles sont prévues dans le livre blanc sur les transports<sup>6</sup> en appliquant l'«acquis communautaire»<sup>7</sup> dans le domaine de l'environnement, et notamment celles qui stimuleront la coopération intermodale grâce à une intégration intelligente et en douceur des différents modes de transport (en vertu respectivement des articles 5, 9, 10, 11, 14 et 16 pour les différents modes de transport).
- Le programme annuel portera sur les priorités de développement du RTE-T que le programme de travail pluriannuel n'a pas traitées. Toutefois, il donnera clairement la priorité aux projets destinés à résoudre les principaux problèmes qui se posent à l'intérieur du RTE-T, par exemple les tronçons transfrontaliers et les goulets d'étranglement.
- En vertu de l'article 6, paragraphe 1, point d), du règlement RTE, qui prévoit une contribution financière au provisionnement et à la dotation de capital pour les garanties que doit accorder la BEI sur ses ressources propres au titre de l'instrument de garantie de prêt, le programme prévoit une contribution à cet instrument afin de répartir les risques et d'apporter un soutien aux opérateurs qui investissent dans des projets d'infrastructures jugés utiles pour le réseau transeuropéen. Les financements annuels peuvent être utilisés pour soutenir des projets mis en œuvre soit au titre du programme pluriannuel, soit au titre des programmes annuels.
- Afin d'attirer davantage de financements privés pour la mise en œuvre de projets d'infrastructures de transport stratégiques, le programme relatif au RTE-T encouragera les actions visant à promouvoir effectivement la participation du secteur privé au développement et au financement de projets d'infrastructures de transport soutenus par la Communauté (comme le prévoit l'article 7 du règlement RTE).
- Afin d'accroître les bénéfices sociaux de l'innovation et de réduire les retards dans la mise en œuvre des politiques en matière de transport, le financement au titre du RTE devrait,

---

<sup>5</sup> COM(2006) 819 final du 24.1.2007.

<sup>6</sup> Pour une Europe en mouvement – Mobilité durable pour notre continent, 2006; révision à mi-parcours du livre blanc de la Commission européenne de 2001 sur les transports.

<sup>7</sup> Directive 2001/42/CE sur l'évaluation stratégique des incidences sur l'environnement (ESIE) pour l'évaluation de certains plans et programmes, directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement (EIE) pour l'évaluation de certains projets, directive Oiseaux (79/409/CEE), directive Habitats (92/43/CEE) et directive-cadre sur l'eau (2000/60/CE).

chaque fois que c'est possible, être utilisé pour soutenir la mise en œuvre de projets qui reposent sur des activités de recherche ou font appel à de nouvelles technologies.

Dans le cadre de ces objectifs généraux, la Commission se donne pour but de garantir la plus grande complémentarité possible avec le financement des projets relatifs au réseau transeuropéen de transport au titre du programme pluriannuel et la plus grande valeur ajoutée possible pour l'ensemble du programme RTE-T, en fonction du budget disponible. Les concours communautaires faciliteront en outre la réalisation de tronçons ou parties de projet qui sont de la plus haute importance pour la fluidité du trafic sur un axe tout entier et qui, s'ils n'étaient pas achevés dans le délai fixé, réduiraient les bénéfices tirés des investissements portant sur d'autres tronçons du même axe.

Ainsi, l'aide communautaire a pour rôle de promouvoir une mise en œuvre cohérente des axes de transport dans leur intégralité, dans tous les États membres directement concernés, qui sont invités à donner la priorité qui convient aux tronçons en question dans leurs décisions politiques et de planification des investissements, afin de coordonner les activités d'un pays à l'autre et d'optimiser les schémas de financement.

Les concours financiers communautaires doivent avoir principalement pour but de mobiliser les ressources financières, publiques et/ou privées, nécessaires pour achever correctement et en temps voulu les tronçons ou parties les plus importantes des axes de transport du RTE. En conséquence, dans le cadre du programme annuel en matière de RTE-T de 2009, la priorité absolue sera accordée aux domaines ci-dessous.

Parallèlement à la concentration de l'aide sur les projets prioritaires du réseau transeuropéen de transport, la Commission invite en particulier les États membres à participer aux projets qui couvrent l'ensemble de la Communauté ou présentent un intérêt communautaire direct, font intervenir plusieurs États membres ou relient les réseaux de différents États membres.

Il convient également de souligner que le programme annuel n'est doté que d'un «petit» budget et ne convient donc pas pour financer de grands projets sur une longue période.

D'une manière générale, les projets porteront sur des aspects du réseau de transport qui posent problème, comme les projets transfrontaliers, l'achèvement des tronçons transfrontaliers et la résorption des goulets d'étranglement sur des axes de transport, qui sont un obstacle à la fluidité du trafic (sur le plan de la capacité et de la qualité de service). Les fonds communautaires doivent donc servir à favoriser la suppression des goulets sur ces axes.

Les domaines ou secteurs suivants en matière d'infrastructures de transport seront prioritaires:

## **2.1. Projets prioritaires non couverts par le nouveau programme pluriannuel<sup>8</sup>**

Les projets prioritaires (ou tronçons de projets) mentionnés dans les orientations en matière de RTE-T et non financés au titre du programme pluriannuel bénéficieront d'une attention particulière, conformément à l'article 8, point 3, du règlement RTE. Ce soutien peut concerner des sections ou parties (non encore financées) de projets prioritaires proprement dits, ou des mesures visant à compléter des sections de projets prioritaires financées au titre du programme.

---

<sup>8</sup> C(2007) 3512 du 23 juillet 2007.

À cet égard, il sera tenu compte du rôle du projet dans la concrétisation d'autres politiques dans le domaine des transports et dans la mise en œuvre de la législation (par exemple la législation en vigueur concernant les entreprises ferroviaires ou la politique visant à établir un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif).

## **2.2. Transport FERROVIAIRE**

Les projets peuvent porter sur le développement des réseaux à grande vitesse et conventionnel, afin de favoriser un transport plus durable des passagers et des marchandises et des interfaces plus efficaces avec d'autres modes de transport, tout en offrant aux utilisateurs des niveaux élevés de sécurité, de confort et de qualité. Le réseau de fret ferroviaire constitue une priorité particulièrement cruciale, le but étant d'accroître la vitesse commerciale, la fiabilité et la capacité. Afin de garantir l'interopérabilité complète et des conditions de sécurité optimales sur les infrastructures ferroviaires proposées, seuls les projets respectant la législation en matière d'interopérabilité et prévoyant un plan de déploiement de l'ERTMS (système européen de gestion du trafic ferroviaire) au niveau du projet seront examinés.

## **2.3. Transport ROUTIER**

### *2.3.1.*

Les projets doivent porter sur le développement ou l'amélioration d'autoroutes ou de routes de grande qualité offrant un niveau de service, de confort et de sécurité élevé, uniforme et continu, afin d'accroître l'accessibilité depuis et vers les régions périphériques ou enclavées, de mettre en place des interfaces efficaces et durables avec le système de transport mondial et de contourner les goulets d'étranglement tels que les centres urbains de manière à assurer la viabilité des opérations.

### *2.3.2.*

Les projets pourraient prendre la forme d'études innovantes intégrant un projet de démonstration en rapport avec le réseau RTE-T, dans le but de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, les incidences négatives sur le réseau Natura 2000 et la consommation de combustibles fossiles dans l'ensemble du secteur routier en Europe. Il serait particulièrement important d'examiner les possibilités de promouvoir l'utilisation de moteurs hybrides ou entièrement électriques en créant une application d'infrastructure pratique pouvant être ensuite mise en œuvre à l'échelle de l'UE.

## **2.4. Transport PAR VOIE D'EAU**

### *2.4.1. Voies navigables intérieures et ports de navigation intérieure*

La priorité doit être accordée aux actions visant à:

- faire en sorte que les **chenaux** soient toujours en bon état sur des tronçons déterminés du réseau de voies navigables intérieures du RTE pour le passage continu des bateaux et convois poussés tout au long de l'année, en fonction de la catégorie de la voie navigable en question (classe IV et au-delà);
- moderniser/élargir/accroître la capacité des **écluses** sur le réseau de voies navigables intérieures du RTE, afin de permettre un passage aisé des bateaux et convois poussés;

- augmenter la **hauteur libre sous pont** sur le réseau de voies navigables intérieures du RTE pour permettre le passage continu de bateaux transportant des conteneurs empilés sur trois étages au maximum.

Ports intérieurs du réseau transeuropéen de voies navigables: mise en place d'installations de transbordement, de manutention de conteneurs et de transbordement roll-on/roll-off, d'infrastructures portuaires de base à l'intérieur de l'enceinte portuaire et d'infrastructures reliant les installations portuaires au réseau ferroviaire et routier pour augmenter la capacité de transbordement entre les modes routier, ferroviaire et fluvial.

#### 2.4.2. Ports maritimes

##### 2.4.2.1. Accès du port

Un soutien sera apporté aux projets d'infrastructures en rapport avec les priorités visées dans la communication sur une politique portuaire européenne COM(616) 2007 du 18 octobre 2007, et notamment aux projets ayant pour but de rendre l'accès maritime aux ports sûr et aisé (construction de brise-lames, dragage des chenaux, aménagement de canaux et bassins de virement), d'assurer des liaisons fiables vers l'arrière-pays entre les ports et le reste du réseau RTE-T (écluses, liaisons ferroviaires et routières) et d'adapter les ports aux prescriptions en matière d'environnement (par exemple en créant des installations de réception des hydrocarbures et des déchets). Il devrait être tenu compte des incidences potentielles des projets sur les zones écologiquement sensibles protégées par la législation communautaire. Par ailleurs, les modifications physiques apportées au système hydrographique doivent être conformes au droit communautaire applicable en matière de protection de l'environnement.

Pour le programme de travail 2009, la priorité sera accordée à des études portant sur de nouveaux investissements (plans directeurs de ports par exemple); cependant, des travaux cruciaux destinés à surmonter des goulets d'étranglement existant sur les liaisons entre les ports maritimes et l'intérieur des terres seront également considérés comme prioritaires (ponts de chemin de fer par exemple).

##### 2.4.2.2. Terminaux portuaires

Les terminaux portuaires et autres installations portuaires dédiées aux utilisateurs (y compris les murs de quais et les autres investissements destinés à permettre aux navires de s'amarrer ou de se mettre à l'ancre tels que jetées, appontements, quais, bassins, bouées, etc., ainsi que leur remblai et l'assèchement de terres dans le but de mettre en place des installations de manutention) ne bénéficieront d'aides financières que dans des cas exceptionnels, notamment lorsque le port est situé dans une région ou un État insulaire, enclavé, périphérique ou ultrapériphérique, et si les candidats s'engagent expressément à lancer des appels d'offres pour exploiter les terminaux portuaires.

Néanmoins, seront considérés comme pouvant faire l'objet d'une aide les terminaux combinés installés en zone portuaire et destinés spécialement à des opérations de transbordement du transport maritime vers le transport ferroviaire et/ou fluvial dans le but d'utiliser ces modes durables de transport de marchandises au lieu de la route. Ces terminaux devraient être ouverts sans discrimination à tous les utilisateurs.

### 2.4.2.3. Efficacité et productivité des ports

La priorité sera également accordée à des actions stratégiques ou tactiques destinées à accroître l'efficacité et la productivité des ports par les moyens suivants:

- renouvellement, réhabilitation, rénovation ou restauration de zones portuaires, sans nécessairement occuper plus de territoire ni empiéter davantage sur la mer et les estuaires;
- utilisation plus intensive des ports existants, dont certains ne fonctionnent pas à pleine capacité, en les rapprochant des utilisateurs qui pourraient bénéficier de liaisons intra-européennes quotidiennes et rapides, soit au moyen de services de transport maritime à courte distance, soit au moyen de services de collecte.

## 2.5. Transport AERIEN

**Aéroports:** les besoins économiques et commerciaux liés à la mondialisation ne sont pas le seul moteur de la demande croissante de transports aériens: celle-ci est aussi encouragée par l'évolution des besoins sociétaux et culturels. En conséquence, le trafic aérien devrait au minimum doubler dans les 20 prochaines années.

Plusieurs études montrent que la capacité aéroportuaire actuelle ne permettra pas de faire face à l'essor rapide de la demande et risque de devenir le facteur le plus contraignant dans la chaîne de fourniture des transports aériens. Par un effet multiplicateur, ce maillon faible menace en effet l'efficacité de toute la chaîne. Étant donné que le transport aérien est considéré comme un «moteur» de la croissance économique, c'est la compétitivité globale de l'économie européenne qui risque alors d'être compromise.

Conformément au plan d'action pour les infrastructures aéroportuaires qui a été proposé par la Commission<sup>9</sup>, puis soutenu par les conclusions du Conseil du 2 octobre 2007<sup>10</sup> et par une résolution du Parlement européen du 11 octobre 2007<sup>11</sup>, la priorité dans ce secteur sera accordée à des actions visant à mieux exploiter les capacités aéroportuaires existantes, à adopter une approche cohérente de la sécurité dans les aéroports, à promouvoir la «comodalité», l'intégration et la collaboration entre modes de transport et à améliorer la performance environnementale des aéroports (réduire autant que possible les incidences de chaque mouvement d'aéronef, mais aussi améliorer la situation au sol d'un point de vue environnemental, par exemple la gestion des déchets, ou encore réduire les incidences négatives sur les habitats et les espèces d'importance européenne).

## 2.6. Transport MULTIMODAL

Mesures visant à promouvoir le déploiement des infrastructures (article 1<sup>er</sup> des orientations sur les RTE) pour contribuer à la mise en place de transports durables. Il s'agira notamment de stimuler le développement de l'interopérabilité, de la multimodalité et de la comodalité, ainsi que d'infrastructures qui permettront de tirer efficacement parti du potentiel des différents modes de transport, contribuant ainsi à une utilisation intelligente du réseau de transport mondial.

---

<sup>9</sup> COM(2006) 819 final du 24.1.2007.

<sup>10</sup> 13161/07

<sup>11</sup> A6-0349/2007

Des actions concrètes seront entreprises en vue d’optimiser la capacité et l’efficacité des infrastructures nouvelles et existantes et d’offrir une mobilité durable aux passagers et aux marchandises.

Enfin, les infrastructures de terminaux de fret bénéficieront d’une aide destinée à rendre le fonctionnement des terminaux plus respectueux de l’environnement grâce à des solutions permettant de réduire les incidences sur les villes et de mieux respecter le patrimoine naturel, notamment en ce qui concerne le trafic routier vers et à partir des terminaux. Les mesures à prendre concerneront par exemple le dragage des matières contaminées dans les ports, la collecte et le traitement des déchets provenant des bateaux, ainsi que la gestion des substances nocives dans les terminaux de fret routiers et ferroviaires. Il doit aussi être tenu compte des incidences potentielles des infrastructures sur les zones écologiquement sensibles protégées par la législation communautaire. La priorité sera accordée à des solutions génériques pouvant être mises en œuvre dans différents terminaux d’une même zone géographique ou d’une même liaison ferroviaire ou routière.

Pour toutes les catégories de projets mentionnées ci-dessus, les propositions retenues bénéficieront d’une aide en application de l’article 6 du règlement RTE.

## **2.7. Actions horizontales de soutien, objectifs particuliers**

### *2.7.1. Instrument de garantie de prêt pour les projets du RTE-T*

La BEI (Banque européenne d’investissement) est un partenaire du partage des risques et gère la contribution communautaire à l’instrument de garantie de prêt au nom de la Communauté. La contribution à l’instrument de garantie de prêt est de 60 000 000 EUR en 2009. Les conditions et modalités d’application de l’instrument de garantie de prêt, y compris son suivi et son contrôle, sont fixées de manière plus détaillée dans un accord de coopération entre la Commission et la BEI signé le 11 janvier 2008, en tenant compte des dispositions figurant dans l’annexe du règlement RTE.

### *2.7.2. Partenariats public-privé (PPP)*

Afin d’attirer davantage de financements privés pour la mise en œuvre de projets d’infrastructures de transport stratégiques, le programme dans le domaine du RTE-T encouragera les actions visant et conduisant à promouvoir la participation du secteur privé à l’élaboration et au financement de projets relatifs au RTE-T.

En 2009, cette aide portera surtout sur les actions d’échange, de comparaison et de diffusion des meilleures pratiques, de développement de mécanismes de financement durable des projets, de création d’une base de données spéciale, d’intensification de la concurrence pendant la phase de soumission (y compris au moyen de contributions à l’indemnisation des soumissionnaires), d’aide et de conseils à l’intention des responsables de projets et des administrations, et d’apport d’expertise pour l’évaluation des demandes de financement au titre des RTE.

Afin d’accroître et de faire partager l’expérience du secteur public en matière de partenariat public-privé, la Commission cherchera des partenaires valables en termes de savoir-faire et de cofinancement, pour mettre sur pied des actions de promotion conjointe.

### **3. RÉSULTATS ESCOMPTÉS**

La mise en œuvre du présent programme de travail pour 2009 vise à améliorer encore l'efficacité et la visibilité des concours communautaires pour le financement des actions prioritaires dans le domaine du réseau transeuropéen de transport. L'octroi d'une aide en application du présent programme facilitera la réalisation efficace et en temps utile de l'intégralité ou de parties importantes de projets en matière de RTE-T.

Les projets qui seront menés à bien grâce à l'aide financière allouée dans le cadre du présent programme contribueront ainsi directement à la réalisation d'objectifs importants de la politique des transports, comme: créer de grands axes de transport reliant les réseaux nationaux et facilitant le fonctionnement du marché intérieur; garantir l'interopérabilité le long de ces axes; accroître l'accessibilité des régions périphériques de l'Union; diminuer l'encombrement des axes routiers et rééquilibrer la part des différents modes; atténuer les effets de l'activité de transport sur l'environnement afin de rendre les transports plus durables.

La mise en place d'actions horizontales visant à renforcer le rôle des partenariats public/privé devrait accroître le rythme et l'ampleur du développement des infrastructures du RTE-T. La coopération étroite prévue avec la Banque européenne d'investissement permettra, en particulier, d'améliorer l'expertise du secteur public en matière de partenariats avec le secteur privé et débouchera sur une utilisation plus fructueuse de ces partenariats. Cette coopération permettra aussi de mieux soutenir les activités des promoteurs publics et privés, de donner des avis sur les risques et sur les investissements ainsi que sur les mesures de précaution et les outils de gestion des risques.

L'appel de propositions annuel pour 2009, qui vise entre autres à optimiser l'utilisation des infrastructures et à renforcer la sécurité, la sûreté et la qualité des services, joue également un rôle dans le sens de l'accomplissement d'objectifs importants de la politique des transports et de la mise en œuvre de la législation pertinente.

Dans l'ensemble, la mise en œuvre du programme de travail annuel devrait donner une forte impulsion aux travaux ultérieurs de préparation et d'exécution des grands projets et domaines d'action prioritaires du réseau transeuropéen de transport et, ce faisant, devrait permettre de franchir des étapes importantes dans la réalisation de ce réseau, tel qu'il a été approuvé par le Parlement européen et le Conseil (date d'achèvement prévue: 2020). À cette fin, l'octroi d'un concours communautaire sur la base du programme de travail annuel devrait aider à collecter autant de fonds, publics et privés, que cela est nécessaire pour respecter les calendriers exigeants.

### **4. CALENDRIER DES APPELS DE PROPOSITIONS ET MONTANTS DISPONIBLES**

Le montant total disponible pour le programme de travail annuel 2009 est de 140 000 000 EUR, dont 60 000 000 EUR destinés à l'instrument de garantie de prêt. Pour l'appel de propositions 2009, le montant total des subventions à octroyer à des projets d'intérêt commun dans le domaine du réseau transeuropéen de transport est de 80 000 000 EUR.

L'appel de propositions sera normalement publié le 30 mars 2009.

## **5. CRITÈRES D'ÉLIGIBILITÉ**

### **5.1. Candidatures recevables**

Sauf en ce qui concerne la contribution à l'instrument de garantie de prêt, qui est régie par des dispositions spéciales<sup>12</sup>, peuvent prétendre à une subvention les propositions de projets soumises, sous la forme d'une demande écrite de subvention, par l'un des types de candidats suivants:

- un ou plusieurs États membres (conjointement);
- une ou plusieurs entreprises publiques ou privées (conjointement), avec l'accord de l'État membre ou des États membres directement concernés par le projet en question;
- une ou plusieurs organisations internationales (conjointement), avec l'accord de tous les États membres directement concernés par le projet en question;
- une entreprise commune, avec l'accord de tous les États membres directement concernés par le projet en question.

Les propositions de projets soumises par des personnes physiques ne sont pas recevables.

En aucun cas les propositions de projet soumises par des pays tiers ou par des personnes physiques ou morales établies en dehors de l'UE ne peuvent bénéficier de ces subventions.

### **5.2. Projets éligibles**

#### *5.2.1. Projets d'intérêt commun*

Seuls les projets liés à un ou plusieurs projets d'intérêt commun identifiés dans les orientations sur les RTE peuvent bénéficier d'une aide financière communautaire.

#### *5.2.2. Conformité au droit communautaire*

L'octroi d'une aide communautaire aux projets d'intérêt commun est subordonné au respect de la législation communautaire applicable<sup>13</sup>, notamment en ce qui concerne l'interopérabilité, la protection de l'environnement, la concurrence et la passation de marchés publics.

#### *5.2.3. Autres sources de financement*

Aucun concours financier communautaire ne peut être accordé pour des parties de projets bénéficiant de financements au titre d'autres instruments financiers communautaires.

### **5.3. Motifs d'exclusion**

Dans l'appel de propositions, la Commission attirera l'attention des demandeurs sur les articles 93 à 96 et 114 du règlement (CE, Euratom) n° 1605/2002 du 25 juin 2002 portant

---

<sup>12</sup> Décision C(2007) 6382 de la Commission du 17 décembre 2007 pour la conclusion d'un accord de coopération entre la Commission et la Banque européenne d'investissement relatif à l'instrument de garantie de prêt pour les projets du RTE-T.

<sup>13</sup> Conformément à l'article 3, paragraphe 1, du règlement RTE.

règlement financier applicable au budget général des Communautés européennes<sup>14</sup> (ci-après dénommé «le règlement financier»), ainsi que sur l'article 133 du règlement (CE, Euratom) n° 2342/2002 de la Commission du 23 décembre 2002 établissant les modalités d'exécution du règlement (CE, Euratom) n° 1605/2002<sup>15</sup> (ci-après «les modalités d'exécution du règlement financier»).

## **6. CRITÈRES DE SÉLECTION**

Le candidat doit disposer de sources de financement stables et suffisantes pour maintenir son activité pendant la période de réalisation de l'action subventionnée et pour participer à son financement. Il doit disposer des compétences et qualifications professionnelles requises pour mener à bien l'action proposée.

### **6.1. Capacité financière**

Les candidats doivent avoir la capacité financière de mener à bien l'action pour laquelle une subvention est sollicitée et devront fournir les états financiers relatifs au dernier exercice. Ces documents doivent être joints à la demande de subvention.

La preuve de la capacité financière n'est pas exigée de la part des États membres, organismes notifiés, entreprises communes établies en vertu de l'article 171 du traité, ni des organisations internationales<sup>16</sup>.

### **6.2. Capacité technique**

Les candidats doivent avoir la capacité technique et opérationnelle de mener à terme le projet pour lequel une subvention est sollicitée et fournir les documents attestant cette capacité (preuve de l'expérience dans la réalisation d'actions du même type).

La preuve de leur capacité technique est exigée de tous les candidats, sauf des États membres, des entreprises communes établies en vertu de l'article 171 du traité et des organisations internationales. Les informations fournies par les candidats ayant bénéficié d'une aide au titre du RTE-T à partir de 2004 peuvent être prises en compte pour l'évaluation de la capacité technique de ces mêmes candidats.

## **7. CRITÈRES D'ATTRIBUTION**

En fonction de leur degré de contribution aux objectifs et aux priorités mentionnés ci-dessus, seules les propositions conformes aux critères d'éligibilité et de sélection seront évaluées. La décision d'octroyer un concours financier communautaire prend en considération, entre autres, les critères d'attribution généraux suivants<sup>17</sup>:

- la maturité du projet;

---

<sup>14</sup> JO L 248 du 16.9.2002, p. 1.

<sup>15</sup> JO L 357 du 31.12.2002, p. 1.

<sup>16</sup> Article 176, paragraphe 4, des modalités d'exécution du règlement financier.

<sup>17</sup> Règlement RTE; C(2007) 2158 du 23.5.2007.

- l'effet de stimulation que l'intervention communautaire aura sur les financements publics et privés;
- la solidité du montage financier;
- les incidences socio-économiques;
- les conséquences et avantages pour l'environnement;
- la nécessité de surmonter les obstacles financiers;
- la complexité du projet, par exemple celle liée à la nécessité de franchir des obstacles naturels;
- la contribution du projet à la continuité et à l'interopérabilité du réseau, ainsi qu'à l'optimisation de sa capacité;
- la contribution à l'amélioration de la qualité, de la sécurité et de la sûreté du service;
- la contribution au fonctionnement du marché intérieur et à la réalisation d'autres priorités du réseau transeuropéen de transport;
- la contribution au rééquilibrage des différents modes de transport en faveur des plus respectueux de l'environnement;
- la qualité de la demande.

L'appel de propositions et les documents qui l'accompagnent précisent comment ces critères seront interprétés et pondérés lors du processus d'évaluation.

Des valeurs maximales ou minimales de financement communautaire peuvent être recommandées dans les appels de propositions ou les documents qui les accompagnent.

## **8. TAUX DE COFINANCEMENT MAXIMAL<sup>18</sup>**

Le concours financier communautaire n'excède pas les taux suivants:

- en ce qui concerne les études: 50 % du coût éligible, quel que soit le projet d'intérêt commun concerné;
- en ce qui concerne les travaux:
  - 10 % maximum du coût éligible pour les projets d'intérêt commun,
  - 20 % maximum du coût éligible des travaux pour les projets prioritaires,

---

<sup>18</sup> Conformément à l'article 6, paragraphe 2, du règlement RTE.

- 30 % maximum du coût éligible pour les tronçons transfrontaliers des projets prioritaires, pour autant que les États membres concernés aient donné à la Commission toutes les garanties nécessaires sur la viabilité financière et sur le calendrier de mise en œuvre du projet;
- pour les systèmes de gestion du trafic routier, aérien, fluvial, maritime et côtier: 20 % maximum du coût éligible des travaux.

## **9. INSTRUMENT DE MISE EN ŒUVRE**

L'aide financière sera régie par des décisions de financement individuelles adoptées par la Commission.