



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 pluriannuel pour l'octroi en 2009 de subventions  
dans le domaine du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) pour la  
période 2007-2013**

Projet de

## DÉCISION DE LA COMMISSION

du [...]

### **établissant le programme de travail pluriannuel pour l'octroi en 2009 de subventions dans le domaine du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) pour la période 2007-2013**

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 le 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 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 pluriannuel pour l'octroi d'un concours financier dans le domaine du réseau transeuropéen de transport pour la période 2007-2013 doit définir les objectifs généraux et les actions prioritaires en rapport avec ce concours financier, les résultats escomptés, les critères d'éligibilité, les critères de sélection et d'attribution essentiels, les objectifs spécifiques et les priorités ayant trait aux différents volets du programme, un calendrier des appels de propositions et les montants indicatifs disponibles dans le cadre des différents appels.
- (2) 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.

---

<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.

- (3) La présente décision est considérée comme la décision de financement au sens de l'article 75 du règlement financier,

DÉCIDE:

*Article unique*

Le programme de travail pluriannuel pour l'octroi d'un concours financier en 2009 dans le domaine du réseau transeuropéen de transport pour la période 2007-2013, tel qu'il figure en annexe, est adopté.

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 du réseau transeuropéen de transport.

#### **1.2. Ressources budgétaires**

Le montant total des subventions à octroyer en 2009 en application du présent programme aux projets d'intérêt commun dans le domaine du réseau transeuropéen de transport est de 370 millions d'euros.

### **2. PRIORITÉS ET GRANDES LIGNES DES INTERVENTIONS COMMUNAUTAIRES APPLIQUÉES DANS LE CADRE DU PROGRAMME DE TRAVAIL PLURIANNUEL**

Le programme définit la base pour l'octroi d'une aide aux catégories suivantes de projets d'intérêt commun dans le domaine du réseau transeuropéen de transport:

- autoroutes de la mer (AdM);
- systèmes de transport intelligents appliqués au transport routier (STI);
- système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS).

Pour ces différentes catégories de projets, des priorités et des objectifs généraux, ainsi que des objectifs plus spécifiques définis dans le présent programme de travail, peuvent être précisés dans l'appel de propositions.

### **3. OBJECTIFS ET PRIORITÉS**

#### **3.1. Dans le but de mettre en œuvre les priorités du programme de travail, les objectifs généraux énoncés ci-après seront visés**

##### *3.1.1. Autoroutes de la mer*

L'objectif général, basé sur l'article 12 *bis* des orientations sur les RTE, est de créer un réseau transeuropéen d'autoroutes de la mer qui concentre les flux de fret sur des services de transport maritimes viables, réguliers, fréquents, de grande qualité et fiables, intégrés dans les chaînes logistiques porte-à-porte. L'objectif de ce réseau est d'une part de réduire la congestion routière par l'absorption d'une part importante de l'augmentation attendue du fret routier, et d'autre part d'améliorer la desserte des États et des régions périphériques et insulaires. Le transport combiné de personnes et de marchandises n'est pas exclu, mais c'est le fret qui doit être prédominant.

Les propositions de projets doivent être axées sur les quatre autoroutes de la mer suivantes, telles que définies au titre du projet prioritaire n° 21 de l'annexe III des orientations sur les RTE:

- autoroute de la mer Baltique (reliant les États membres riverains de la mer Baltique à ceux d'Europe centrale et occidentale, y compris l'axe passant par le canal mer du Nord/mer Baltique, dit canal de Kiel);
- autoroute de la mer de l'Europe de l'Ouest (reliant le Portugal et l'Espagne à la mer du Nord et à la mer d'Irlande via l'Arc atlantique);

- autoroute de la mer de l'Europe du Sud-Est (reliant la mer Adriatique à la mer Ionienne et à la Méditerranée orientale afin d'englober Chypre);
- autoroute de la mer de l'Europe du Sud-Ouest (Méditerranée occidentale) reliant l'Espagne, la France, l'Italie et Malte, et se raccordant à l'autoroute de la mer de l'Europe du Sud-Est.

Étant donné l'élargissement de 2007, les propositions de projets doivent aussi concerner les États membres de la région de la mer Noire.

### 3.1.2. *Systèmes de transport intelligents appliqués au transport routier (STI)*

Le financement communautaire dans ce domaine visera à faciliter l'élaboration, le développement et la mise en œuvre des projets visés aux articles 5 et 9 des orientations sur les RTE. Les projets proposés reposeront en grande partie sur des activités de recherche des années passées et/ou, le cas échéant, donneront une impulsion à la mise en œuvre de la législation communautaire. Ils doivent notamment contribuer à la réalisation des objectifs fixés dans le plan d'action sur les STI élaboré par la Commission européenne<sup>5</sup>, qui vise à accélérer et à coordonner le déploiement des STI dans le transport routier, y compris les interfaces avec d'autres modes de transport.

Les priorités en matière de STI sont «l'optimisation de la capacité et de l'efficacité des infrastructures existantes et nouvelles, la promotion de l'intermodalité et l'amélioration de la sécurité et de la fiabilité du réseau, à travers l'établissement et l'amélioration des terminaux intermodaux et de leurs infrastructures d'accès et/ou grâce au déploiement de systèmes intelligents» (article 5 des orientations sur les RTE), considérant que «le réseau comprend également l'infrastructure de gestion de la circulation, l'information des usagers, la gestion des incidents et des urgences et la perception électronique de redevances; il s'appuie sur une coopération active entre les systèmes de gestion de la circulation aux échelons européens, nationaux et régionaux et les fournisseurs de services d'information sur les trajets et le trafic et de services à valeur ajoutée, en veillant à la complémentarité nécessaire avec les applications dont le déploiement est facilité dans le cadre du programme sur les réseaux transeuropéens de télécommunications» (article 9 des orientations sur les RTE).

Les projets doivent notamment favoriser le transport multimodal en promouvant le concept de «voyageur connecté» et de «technologies intelligentes connectées», et privilégier la coopération transfrontalière. Les «voyageurs connectés» pourront ainsi voyager sans changement à l'intérieur d'un mode et d'un mode à l'autre. Les «technologies intelligentes connectées» faciliteront les changements entre les différentes composantes du voyage (aussi bien pour les passagers que pour le fret). Bien que ces actions relèvent essentiellement du transport routier, elles n'y sont pas limitées et devraient inclure les terminaux et les nœuds intermodaux (ainsi que leur accès). La mise en œuvre des principes et techniques ne sera pas hautement profitable uniquement pour les RTE, mais aussi, dans la plupart des cas, pour la circulation dans les zones urbaines.

Les principales priorités qui ressortent des orientations sur les RTE sont les suivantes:

- service européen d'information routière et de déplacement;
- service européen de gestion du trafic;
- logistique du fret au niveau européen.

---

<sup>5</sup> COM(2008) 0886 final.

### *3.1.3. Système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS)*

En vertu de l'article 10 des orientations sur les RTE, l'objectif général de cette initiative est de promouvoir le déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire qui compte à ce jour deux composantes: le GSM-R («Global System for Mobile Communications – Railway») et l'ETCS («European Train Control System», système européen de contrôle des trains).

En supprimant les entraves techniques à l'interopérabilité, le déploiement de l'ERTMS contribuera directement à la réalisation d'objectifs principaux de la politique des transports, tels que: la création de grands axes de transport interopérables reliant les réseaux nationaux et facilitant le fonctionnement du marché intérieur; l'utilisation optimale des capacités des infrastructures existantes; l'amélioration de la sécurité et de la fiabilité du réseau; une meilleure accessibilité des régions périphériques de la Communauté; la diminution de l'encombrement de l'infrastructure ferroviaire et un rééquilibrage de la part des différents modes, ainsi qu'une atténuation de l'impact des transports sur l'environnement.

Pour la période 2009–2013, les actions doivent se concentrer sur l'accélération du déploiement coordonné de l'ETCS embarqué et de l'ERTMS en bord de voie ainsi que sur la promotion d'activités garantissant la mise en œuvre accélérée du protocole d'accord signé le 4 juillet 2008 entre la Commission européenne et les associations ferroviaires européennes qui vise à renforcer davantage la coopération afin d'accélérer le déploiement de l'ERTMS. La priorité est en outre accordée aux actions de déploiement de l'ERTMS sur les axes affectés au fret et/ou sur des lignes visées dans les plans nationaux de déploiement de l'ERTMS notifiés à la Commission européenne, et/ou aux propositions soumises conjointement ou de manière cohérente par plusieurs États membres ou par des organisations impliquant plusieurs gestionnaires ou exploitants d'infrastructures de différents États membres.

## **3.2. Objectifs spécifiques**

### *3.2.1. Autoroutes de la mer (projet prioritaire n° 21 de l'annexe III des orientations sur les RTE)*

Ce projet prioritaire est d'une nature différente de celle des autres projets prioritaires relevant des RTE: il définit le cadre (objectifs, priorités globales, zones géographiques) à l'intérieur duquel les États membres et/ou les sociétés ou organismes concernés sont invités à développer des projets individuels pendant la période 2007-2013. Les projets soumis seront des projets à maturité (c'est-à-dire prêts à être mis en œuvre) qui permettent de concrétiser le concept d'autoroutes de la mer. Il convient qu'ils soient soumis/soutenus par deux États membres au moins et ciblent des besoins réels dûment établis. Les activités doivent permettre d'intégrer plus en douceur les transports par voie d'eau dans la chaîne intermodale, en rationalisant les flux de fret et en les concentrant sur des itinéraires maritimes dans une approche de transport porte-à-porte, en favorisant un échange d'informations efficace et l'interopérabilité des différents modes de la chaîne de transport et en favorisant des solutions intermodales et des services de transport de grande qualité qui sont des éléments effectifs des chaînes logistiques. Le volet des projets consacré à l'arrière-pays doit, de préférence, prévoir des modes de transports respectueux de l'environnement (rail et voies navigables intérieures) afin de limiter autant que possible le mode routier dans la chaîne des transports. Les projets doivent tenir compte de leur impact potentiel sur des zones sensibles du point de vue de l'environnement qui sont protégées par la législation communautaire. L'efficacité des ports et les projets de développement doivent être conformes à la communication de la Commission sur une

politique portuaire européenne<sup>6</sup> et envisager soigneusement les améliorations nécessaires à une meilleure exploitation des infrastructures existantes, et/ou le déploiement de nouvelles infrastructures.

Les propositions de projet doivent être axées sur les installations et les infrastructures qui constituent le réseau des autoroutes de la mer dans le cadre d'une approche porte-à-porte. Elles peuvent aussi prévoir des études destinées à préparer la mise en œuvre des phases ultérieures du projet. Les projets proposés doivent viser à réduire la congestion routière grâce au transfert modal et/ou à améliorer l'accessibilité des régions périphériques et insulaires. Une fois mis en œuvre, ils devront être des éléments constitutifs du réseau d'autoroutes de la mer pour la région concernée et pour l'Union européenne.

Le développement d'installations et d'infrastructures doit être lié à la mise en place de nouveaux services de transport maritime à courte distance entre les ports concernés et intégrés dans la chaîne logistique porte-à-porte, ou à une amélioration importante des services de transport maritime à courte distance existants, afin de réaliser l'objectif consistant à absorber une part notable de l'augmentation attendue du fret routier sur le long terme. Les propositions de projets peuvent comporter une aide au démarrage limitée si celle-ci est jugée nécessaire à la viabilité financière du projet à la suite du résultat de l'appel d'offres commun. Les États membres peuvent aussi soumettre des propositions de projets d'étude très pertinents, y compris des évaluations des incidences sur l'environnement et des actions dans l'intérêt général.

Les propositions de projets relatifs aux autoroutes de la mer qui ciblent des infrastructures et des installations accessibles au public, ou qui nécessitent une aide au démarrage, doivent être mises en œuvre par des consortiums auxquels participent, en général, les secteurs public et privé, et qui rassemblent au moins des compagnies maritimes et des ports. La création d'un consortium plus large, rassemblant également des partenaires comme des exploitants de terminaux, des transporteurs routiers, des exploitants ferroviaires, des entreprises logistiques, des courtiers maritimes, des pouvoirs publics locaux et/ou régionaux et des propriétaires d'infrastructures représenterait un avantage.

La planification à long terme des investissements dans les infrastructures intermodales doit aider à juguler les goulets d'étranglement structurels attendus cette prochaine décennie dans les principaux corridors de fret sélectionnés par les secteurs public et privé travaillant en collaboration. Les États membres sont encouragés à proposer des projets susceptibles de bénéficier d'un financement communautaire dans le cadre du RTE-T qui s'inscrivent dans une perspective à plus long terme et qui couvrent des activités réparties sur plusieurs années (par exemple jusqu'en 2013).

Les auteurs de projets sont encouragés à exploiter toute la gamme des instruments de financement de l'UE disponibles afin de tirer parti des synergies, entre autres, le programme Marco Polo II. Les actions financées ne peuvent fausser la concurrence sur les marchés concernés dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

Les propositions de projets concernant des infrastructures et des installations doivent être liées à la création de nouveaux services de transport maritime ou à l'amélioration de la capacité, de la fréquence et de la qualité de services existants, et doivent comporter des mécanismes de contrôle appropriés, avec des critères clairs permettant de mesurer l'accomplissement d'un transfert modal durable de la route vers l'autoroute de la mer proposée et d'évaluer l'amélioration de l'accessibilité des régions périphériques et insulaires. Si la création ou

---

<sup>6</sup> COM(2007) 616 du 18.10.2007.

l'amélioration des services de transport maritimes qui avait été prévue n'est pas entièrement réalisée, la Commission peut récupérer totalement ou partiellement le cofinancement auprès des responsables du projet.

### 3.2.2. *Systèmes de transport intelligents appliqués au transport routier (STI)*

Les projets proposés dans ce domaine doivent tenir compte d'un large éventail d'objectifs/activités spécifiques énoncé(e)s ci-après:

- utilisation optimale des données relatives aux routes, au trafic et aux trajets:
  - mise au point de procédures pour la prestation de services véritablement intégrés d'informations en temps réel relatives aux trajets et au trafic, accès aux données pertinentes, diffusion la plus large possible de messages relatifs à la sécurité, coopération entre les secteurs public et privé;
  - optimisation de la collecte et de la fourniture des données relatives aux routes et des plans de circulation, des règles de circulation et des itinéraires recommandés (notamment pour les poids lourds);
  - développement et promotion de systèmes de planification d'itinéraires multimodaux porte-à-porte.
- continuité des services STI pour la gestion du trafic et du fret dans les corridors européens et jusqu'à l'interface entre les systèmes de transport urbain et interurbain:
  - définition d'un ensemble commun de procédures et de spécifications pour garantir la continuité des services STI pour les passagers et les marchandises et pour en améliorer la qualité et l'interprétation commune;
  - contribution au développement et au déploiement de services en faveur du fret en ligne, services basés sur des technologies de pointe, y compris des données de localisation et de temps fournies par EGNOS/Galileo.
- Sécurité et sûreté routières:
  - contribution au déploiement de systèmes avancés d'aide à la conduite et de systèmes STI liés à la sûreté et à la sécurité du point de vue d'un exploitant du réseau routier transeuropéen;
  - élaboration et mise en œuvre de mesures relatives à la sécurité du transport, notamment à la fourniture et à l'exploitation d'aires de stationnement sécurisées.
- intégration du véhicule dans l'infrastructure de transport:
  - contribution à l'évaluation et au déploiement concerté de systèmes coopératifs du point de vue d'un exploitant du réseau routier.
- sécurité et protection des données, questions de responsabilité:
  - évaluation des risques et contribution au traitement sécurisé des données personnelles et à leur protection; définition et mise en œuvre de mesures pour une conformité parfaite à la législation communautaire en la matière;
  - réponses aux problèmes de responsabilité liés à l'utilisation des applications STI et notamment des systèmes (de sécurité) embarqués.
- coopération et coordination:
  - contribution à une coopération et à une coordination efficaces entre les partenaires impliqués dans la mise en œuvre et dans l'amélioration des services STI, d'un

mode à l'autre et couvrant notamment les interfaces du réseau routier transeuropéen;

- contribution aux mécanismes visant à favoriser la compréhension, l'acquisition et le déploiement des STI, y compris l'examen, l'évaluation coûts-bénéfices, l'analyse comparative et le soutien aux processus décisionnels.

### 3.2.3. *Système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS)*

Afin de réaliser les objectifs et priorités énoncés dans la section 3.1.3, les objectifs plus spécifiques viseront à financer, en priorité, les trois activités suivantes:

- **adaptation ou modification des équipements embarqués de l'ETCS (version 2.3.0.d<sup>7</sup> de l'ETCS avec une clause d'actualisation prévue dans le contrat ou version 3 de l'ETCS)**

En ce qui concerne les équipements embarqués, la priorité de financement sera accordée aux modifications anticipées d'un grand nombre de locomotives et aux locomotives circulant dans les corridors de fret.

- **installation des équipements en bord de voie de l'ERTMS, y compris, le cas échéant, les essais et le contrôle de conformité**

En ce qui concerne les équipements en bord de voie, le soutien communautaire sera limité aux activités liées à l'ERTMS. Les coûts relatifs aux enclenchements ne sont pas considérés comme appartenant à la catégorie ERTMS et ne seront donc pas financés.

- **activités liées à la mise en œuvre du protocole d'accord<sup>8</sup>, notamment celles qui permettent de garantir la compatibilité avec la version 2.3.0.d de l'ETCS, la mise en place de la base technique 3<sup>9</sup> et l'amélioration des procédures de tests pour l'ETCS et le GSM-R**

Dans ce domaine, les actions doivent se rapporter à la modernisation des lignes déjà équipées de l'ETCS pour garantir leur compatibilité avec la version 2.3.0.d, à la modernisation de locomotives ou de rames déjà équipées de l'ETCS pour garantir leur compatibilité avec la version 2.3.0.d, tout en obtenant une base technique 3 testée et légalisée à l'horizon 2012, en améliorant les procédures de tests pour l'ETCS et le GSM-R, en renforçant la coopération et en garantissant la compatibilité technique au niveau des corridors.

## 4. **RÉSULTATS ESCOMPTÉS**

La partie du programme de travail pluriannuel pour la période 2007-2013 à mettre en œuvre en 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.

Les actions qui seront menées à bien grâce à l'aide financière allouée dans le cadre des appels lancés en 2009 contribueront ainsi directement à la réalisation d'objectifs importants de la politique des transports, comme: la création de grands axes de transport interopérables reliant

---

<sup>7</sup> Telle que définie dans la décision de la Commission du 23 avril 2008 (JO L 136 du 24.5.2008).

<sup>8</sup> Protocole d'accord signé le 4 juillet 2008 entre la Commission européenne et les associations ferroviaires européennes visant à renforcer davantage la coopération afin d'accélérer le déploiement de l'ERTMS.

<sup>9</sup> Telle que définie dans le protocole d'accord.

les réseaux nationaux et facilitant le fonctionnement du marché intérieur; l'utilisation optimale des capacités des infrastructures existantes; l'amélioration de la sécurité et de la fiabilité du réseau; une meilleure accessibilité des régions périphériques de la Communauté; la diminution de l'encombrement de l'infrastructure ferroviaire et un rééquilibrage de la part des différents modes; ainsi qu'une atténuation de l'impact des transports sur l'environnement.

L'octroi d'aides à ces actions devrait permettre des progrès significatifs dans le sens de l'achèvement du réseau transeuropéen de transport, tel qu'il a été approuvé par le Parlement européen et le Conseil (date d'achèvement prévue: 2020). L'octroi d'un concours communautaire devrait aider à collecter autant de fonds, publics et privés, que cela est nécessaire pour respecter les calendriers exigeants.

## **5. CALENDRIER DE L'APPEL DE PROPOSITIONS 2009 ET MONTANTS INDICATIFS DISPONIBLES**

<b>Projets visés au point</b>	<b>Appels (dates indicatives et particularités)</b>	<b>Montants indicatifs<sup>1011</sup></b>
3.1.1. Projet prioritaire n° 21 – Autoroutes de la mer	Mars 2009	30 millions d'euros
3.1.2. Systèmes de transport intelligents appliqués au transport routier (STI)	Mars 2009	100 millions d'euros
3.1.3. Système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS)	Mars 2009	240 millions d'euros

Ces appels de propositions devraient être lancés le 30 mars 2009.

### **5.1. CALENDRIER INDICATIF DES APPELS DE PROPOSITIONS ET MONTANTS DISPONIBLES DANS LE PROGRAMME DE TRAVAIL PLURIANNUEL DE FIN 2009 À 2013**

Le montant total disponible pour des subventions en application du présent programme de travail pluriannuel dans le domaine du réseau transeuropéen de transport va de 6,4104 à 6,81105 milliards d'euros, ce qui représente entre 80 et 85 % du montant financier de référence (8,013 milliards d'euros à prix courants) alloué au réseau transeuropéen de transport pour la période 2007–2013. Les prévisions en matière d'appels de propositions sont les suivantes:

<b>Projets visés au point</b>	<b>Appels (dates indicatives et particularités)</b>	<b>Montants indicatifs<sup>12</sup></b>
-------------------------------	---	---

<sup>10</sup> Les coûts encourus pour les projets sont éligibles à partir du 1<sup>er</sup> janvier de l'exercice budgétaire correspondant.

<sup>11</sup> Toute modification supérieure à 20 % du budget indicatif pour les subventions sera considérée comme modification substantielle. Une modification de ce programme de travail serait nécessaire en cas de modification substantielle.

<sup>12</sup> Les coûts encourus pour les projets sont éligibles à partir du 1<sup>er</sup> janvier de l'exercice budgétaire correspondant.

3.1.1. Projet prioritaire n° 21 – Autoroutes de la mer *	Janvier 2010	85 millions d'euros
	Décembre 2010	100 millions d'euros
	Décembre 2011	50 millions d'euros
	Décembre 2012 (pour l'exercice budgétaire suivant respectivement)	25 millions d'euros
3.1.2. STI - Route	Avril 2011 (pour l'exercice budgétaire suivant respectivement)	100 millions d'euros
Services d'information fluviale (SIF) *	Janvier 2010	25 millions d'euros
	Décembre 2010	10 millions d'euros
3.1.3. Systèmes de gestion du trafic aérien (ATM) – blocs d'espace aérien fonctionnels	Décembre 2010	10 millions d'euros

\* Créés dans le programme de travail pluriannuel pour la période 2007-2013 par la décision C(2007) 3512 de la Commission du 23 juillet 2007.

Conformément à l'article 8 du règlement RTE, un examen à mi-parcours du programme de travail pluriannuel RTE-T est prévu en 2010 afin de déterminer les projets qui n'utiliseront pas les aides qui leur ont été octroyées pendant la période du programme. La planification des futurs appels de propositions telle qu'établie dans le tableau ci-dessus peut être révisée à la lumière de cet examen.

## 6. CRITÈRES D'ÉLIGIBILITÉ

### 6.1. Candidatures recevables

Peuvent prétendre à une subvention les propositions de projet soumises, sous la forme d'une demande écrite de subvention, par l'un des types de candidats suivants:

- un ou plusieurs États membres (conjointement), pour les autoroutes de la mer et les projets transfrontaliers qui concernent au moins deux États membres;
- un(e) ou plusieurs entreprises ou organismes publics ou privés (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 conjointe, 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 projets soumises par des pays tiers ou par des personnes physiques ou morales établies en dehors de l'UE ne peuvent bénéficier de ces subventions.

## **6.2. Les projets éligibles**

### *6.2.1. 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.

### *6.2.2. 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.

### *6.2.3. 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.

## **6.3. Motifs d'exclusion**

Dans l'appel de propositions, la Commission attirera l'attention des demandeurs sur les articles 93 à 96 et sur l'article 114 du règlement (CE, Euratom) n° 1605/2002 du 25 juin 2002 portant règlement financier applicable au budget général des Communautés européennes<sup>14</sup> (ci-après dénommé «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 dénommé «dispositions d'application du règlement financier»).

## **7. CRITÈRES DE SÉLECTION**

Les candidats doivent disposer de sources de financement stables et suffisantes pour maintenir leur activité pendant la période de réalisation du projet subventionné et pour participer à son financement. Ils doivent disposer des compétences et qualifications professionnelles requises pour mener à bien l'action proposée.

### **7.1. 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 seront joints à la demande de subvention.

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

---

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

<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.

## **7.2. 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 et 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.

## **8. CRITÈRES D'ATTRIBUTION**

Seules les propositions conformes aux critères d'éligibilité et de sélection seront évaluées, en fonction de leur degré de contribution aux objectifs et aux priorités mentionnés ci-dessus. 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;
- 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 des projets, par exemple celle liée à la nécessité de franchir des obstacles naturels;
- la mesure dans laquelle le projet contribue à la continuité et à l'interopérabilité du réseau, ainsi qu'à l'optimisation de sa capacité;
- la mesure dans laquelle le projet contribue à améliorer la qualité, la sécurité et la sûreté du service;
- la mesure dans laquelle le projet contribue au fonctionnement du marché intérieur et à la réalisation d'autres priorités du réseau transeuropéen de transport;
- la mesure dans laquelle il contribue au rééquilibrage des différents modes de transport en faveur des plus respectueux de l'environnement;
- la qualité de la candidature;
- les critères spécifiques pour les projets menés dans les domaines des autoroutes de la mer, des STI et de l'ERTMS seront énoncés dans le texte des différents appels de propositions.

Les appels de propositions et les documents qui les accompagnent clarifieront la manière dont ces critères seront interprétés et pondérés lors du processus d'évaluation.

Les appels de propositions ou les documents qui les accompagnent peuvent recommander des plafonds et/ou des seuils pour le concours financier communautaire.

---

<sup>17</sup> Règlement TEN [C(2007) 2158 du 23.5.2007].

## 9. TAUX DE COFINANCEMENT MAXIMAL<sup>18</sup>

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

- études: 50 % du coût éligible des études, quel que soit le projet d'intérêt commun concerné;
- travaux:
  - 10 % maximum du coût éligible pour les projets d'intérêt commun;
  - 20 % maximum du coût éligible des travaux pour les projets prioritaires;
  - 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;
- système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS):
  - pour les équipements en bord de voie: 50 % maximum du coût éligible des études et des travaux;
  - pour les équipements embarqués:
    - 50 % maximum du coût éligible de développement et de réalisation des prototypes pour l'installation de l'ERTMS sur du matériel roulant existant, à condition que le prototype soit certifié dans au moins deux États membres;
    - 50 % maximum du coût éligible des équipements en série pour l'installation de l'ERTMS sur du matériel roulant;
- systèmes de gestion du trafic routier, aérien, fluvial, maritime et côtier: 20 % maximum du coût éligible des travaux;
- aide au démarrage liée à des dépenses d'équipement pour les tronçons transfrontaliers des projets menés dans le domaine des autoroutes de la mer: 30 % de la valeur de deux années d'amortissement des dépenses d'équipement éligibles en vertu de l'article 12 *bis*, paragraphe 5, des orientations sur les RTE.

## 10. INSTRUMENT DE MISE EN ŒUVRE

L'aide financière sera régie par des décisions d'octroi individuelles adoptées par la Commission.

---

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