

**FR**

**FR**

**FR**



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 22.3.2011  
C(2011) 1766 final

**DÉCISION DE LA COMMISSION**

**du 22.3.2011**

**établissant un programme de travail pluriannuel pour l'octroi en 2011 de subventions dans le domaine du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) pour la période 2007-2013**

## DÉCISION DE LA COMMISSION

du 22.3.2011

### établissant un programme de travail pluriannuel pour l'octroi en 2011 de subventions dans le domaine du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) pour la période 2007-2013

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union 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 de la Communauté dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie<sup>1</sup> (ci-après «le règlement RTE»), et notamment son article 8,

vu la décision n° 661/2010/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport<sup>2</sup> (ci-après «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 «le règlement financier»), et notamment son article 75, 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»), et notamment son article 90,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à l'article 75 du règlement financier et à l'article 90, paragraphe 1, des modalités d'exécution, l'engagement de toute dépense à charge du budget de l'Union est précédé d'une décision de financement qui détermine les éléments essentiels de l'action impliquant une dépense et qui est adoptée par l'institution ou les autorités déléguées par celle-ci.
- (2) Conformément à l'article 110 du règlement financier et à l'article 8 du règlement RTE, un programme de travail pour l'octroi de subventions doit être adopté.

---

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

<sup>2</sup> JO L 204 du 5.8.2010, 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) Le programme de travail pour 2011 constituant un cadre suffisamment précis au sens de l'article 90, paragraphes 2 et 3, des modalités d'exécution, la présente décision constitue une décision de financement pour les dépenses prévues dans le programme de travail pluriannuel pour l'octroi de subventions.
- (4) Conformément aux principes énoncés à l'article 5 du règlement RTE, le programme de travail pluriannuel pour l'octroi de subventions dans le domaine du réseau transeuropéen de transport pour la période 2007-2013 devrait définir les objectifs généraux et les actions prioritaires visées par ces subventions, 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 appels correspondants.
- (5) La présente décision de financement peut également couvrir le paiement d'intérêts de retard conformément à l'article 83 du règlement financier et à l'article 106, paragraphe 5, des modalités d'exécution.
- (6) Aux fins de l'application de la présente décision, il convient de définir l'expression «modification substantielle» au sens de l'article 90, paragraphe 4, des modalités d'exécution,
- (7) Conformément à la procédure visée à l'article 15 du règlement RTE, le comité du concours financier a été consulté et a émis un avis favorable sur le programme de travail pluriannuel pour 2011.

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

#### *Article premier*

Le présent programme de travail pluriannuel pour l'octroi d'un concours financier en 2011 dans le domaine du réseau transeuropéen de transport pour la période 2007-2013, tel qu'il figure en annexe, est adopté. Il vaut décision de financement au sens de l'article 75 du règlement financier.

#### *Article 2*

Le montant total sur lequel porte la présente décision s'élève à 30 000 000 EUR.

La présente décision vaut décision de financement pour 2011 pour la ligne budgétaire suivante:

06.03.03 – Soutien financier aux projets d'intérêt commun du réseau transeuropéen de transport.

Ces crédits peuvent également servir au paiement d'intérêts de retard.

#### *Article 3*

Les modifications cumulées des budgets alloués aux actions spécifiques qui ne dépassent pas 20 % de la contribution maximale autorisée par la présente décision ne sont pas considérées comme substantielles pour autant qu'elles n'aient pas d'incidence significative sur la nature ni sur l'objectif du programme de travail.

Ces modifications peuvent inclure une augmentation de la participation maximale autorisée par la présente décision ne dépassant pas 20 %.

L'ordonnateur compétent peut adopter de telles modifications dans le respect des principes de bonne gestion financière et de proportionnalité.

Fait à Bruxelles, le 22.3.2011

*Par la Commission*  
*Siim KALLAS*  
*Vice-président 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:**

Le montant total des subventions à octroyer en 2011, en application du présent programme, aux projets d'intérêt commun dans le domaine du réseau transeuropéen de transport est de 30 millions d'euros.

Le présent programme de travail n'exclut pas l'adoption d'un programme de travail pluriannuel supplémentaire pour 2011, doté de ressources supplémentaires.

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

Le présent programme définit la base pour l'octroi d'une aide aux projets d'intérêt commun, dans le domaine du réseau transeuropéen de transport, liés aux autoroutes de la mer (AM).

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

### **3. OBJECTIFS ET PRIORITÉS**

#### **3.1. Afin de mettre en œuvre les priorités du programme de travail, les objectifs généraux énoncés ci-après seront poursuivis en ce qui concerne les autoroutes de la mer.**

En application de l'article 13 des orientations sur les RTE-T, le programme de travail actuel fixe les conditions-cadres à l'appui de la soumission de propositions de projets concernant les autoroutes de la mer qui faciliteraient le développement d'un réseau transeuropéen reliant les différentes régions d'Europe. Les synergies avec les projets RTE-T de développement portuaire et les liaisons maritimes avec des pays voisins doivent être exploitées dans la mesure du possible.

L'objet du réseau transeuropéen d'autoroutes de la mer est de promouvoir la durabilité générale et la sécurité des transports en offrant une solution de remplacement au transport terrestre saturé et plus polluant. Il devrait contribuer à l'effort commun déployé face au changement climatique. Il devrait également renforcer la cohésion de l'UE en facilitant les liaisons entre les États membres et entre les régions européennes, ainsi que par la dynamisation des régions périphériques.

Les autoroutes de la mer doivent se fonder sur les liaisons maritimes existantes ou sur de nouvelles liaisons maritimes qui seront intégrées aux chaînes logistiques intermodales durables de l'Union. Leur objectif devrait être d'améliorer les liaisons maritimes existantes ou d'établir de nouvelles liaisons maritimes tout en améliorant l'intégration de ces liaisons dans l'ensemble de la chaîne logistique. Les projets d'autoroute de la mer devraient promouvoir la concentration des flux de fret sur des itinéraires logistiques viables empruntant la voie maritime et offrir des services réguliers fréquents, fiables et de grande qualité intégrés aux chaînes logistiques globales.

Le transport combiné de personnes et de marchandises n'est pas exclu, mais c'est le fret qui doit être prédominant.

La possibilité de mettre en place un réseau transeuropéen d'autoroutes de la mer viable ainsi que des autoroutes de la mer compétitives est liée à la capacité des ports maritimes de fonctionner comme des sites de transbordement efficaces et fiables. La priorité ira aux projets visant à améliorer et développer les installations et la capacité portuaires réservées aux autoroutes de la mer. Les connexions avec l'arrière-pays, qui font partie intégrante de la chaîne logistique porte à porte incluant les liaisons maritimes, peuvent également bénéficier d'un financement au titre du programme relatif aux autoroutes de la mer. Dans ce contexte, la priorité ira aux projets visant à intégrer les voies de navigation intérieure et les chemins de fer aux autoroutes de la mer.

Le programme vise également à promouvoir l'innovation et le déploiement de nouvelles technologies et de nouveaux systèmes permettant d'accroître l'efficacité et l'efficacité des autoroutes de la mer.

Les propositions de projets devraient être axées sur les 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.

Compte tenu de l'élargissement de 2007, les propositions de projet devraient également porter sur la région de la Mer Noire, par exemple chercher à relier cette mer aux autres zones desservies par les autoroutes de la mer.

### **3.2. Objectifs spécifiques pour les 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-T: il définit un 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 sur la période 2007-2013.

Le type de projets proposés au titre de ce programme de travail doit inclure les instruments suivants ou une combinaison de ceux-ci: projets de mise en œuvre (c'est-à-dire des projets visant à mettre en place des services de transport en vraie grandeur), études prenant la forme d'actions pilotes et d'études. Quel que soit leur type, les projets doivent contribuer à la concrétisation du concept des autoroutes de la mer.

**Les projets de mise en œuvre**, axés sur les infrastructures et les installations, sont une priorité, avec pour objectif l'établissement de nouvelles liaisons maritimes ou l'amélioration de la capacité, de la fréquence ou de la qualité des liaisons maritimes existantes qui constituent, dans la perspective de la chaîne logistique, des éléments du grand réseau des autoroutes de la mer. Les projets de mise en œuvre peuvent également viser des résultats plus larges et porter sur des questions environnementales, en tenant compte des obligations découlant de la législation internationale et/ou européenne récente, des systèmes d'information et des procédures de communication efficaces. Ils peuvent également comprendre des études et des actions pilotes<sup>5</sup> destinées à préparer la mise en œuvre et à favoriser la maturation des phases ultérieures des projets. Les projets proposés devraient viser à réduire la congestion des transports terrestres et à accroître l'efficacité porte à porte grâce au transfert modal et/ou à améliorer l'accessibilité des régions périphériques et insulaires. Le taux de financement des projets de mise en œuvre, indiqué au point 9, peut aller en général jusqu'à 20% des coûts éligibles totaux, mais ce taux maximal peut être porté à 30% si le projet remplit les conditions applicables à une action transfrontalière RTE-T générique (les documents de référence correspondants seront publiés dans l'appel à propositions). Dans le cas de projets mixtes (travaux et études et/ou actions pilotes), les travaux peuvent être financés selon les modalités indiquées plus haut, tandis que les études et actions pilotes peuvent être financées à hauteur de 50 % des coûts éligibles totaux.

Des études sous forme d'**actions pilotes** devraient être envisagées aux fins de l'introduction de nouvelles technologies, de prototypes ou de concepts innovants et de la préparation de leur déploiement futur, en vue d'obtenir des améliorations générales, de mettre en place des infrastructures et installations innovantes et d'établir un partenariat opérationnel. Ces actions peuvent inclure des études de faisabilité, d'évaluation et de validation ainsi que des mesures d'appui technique telles que des démonstrations en vraie grandeur nécessaires pour atteindre les objectifs de l'action pilote.

Les actions pilotes peuvent également jouer un rôle essentiel dans l'harmonisation des opérations au sein d'une zone géographique donnée; elles doivent être proposées par des consortiums couvrant au moins deux États membres (voir le point 6.1) et intégrer des acteurs et opérateurs clés du transport afin de parvenir à la masse critique requise pour leur mise en œuvre. Le taux de financement des actions pilotes, indiqué au point 9, peut aller jusqu'à 50% des coûts éligibles totaux<sup>6</sup>, pour autant que ces actions correspondent à la définition des études donnée à l'article 2, paragraphe 8, du règlement RTE.

En ce qui concerne les projets de mise en œuvre, les études et les actions pilotes, seront prioritaires les actions qui contribuent à relever les défis auxquels est confronté le secteur du

---

<sup>5</sup> Les actions pilotes sont considérées comme des «études» pour autant qu'elles correspondent à la définition donnée à l'article 2, paragraphe 8, du règlement (CE) n° 680/2007.

<sup>6</sup> Conformément à l'article 6, paragraphe 2, point a), du règlement (CE) n° 680/2007.

transport maritime à courte distance, notamment en raison des contraintes qui découleront prochainement de la mise en œuvre des exigences de l'annexe VI de la convention MARPOL de l'OMI. Entrent dans cette catégorie les actions qui viennent en appui, par exemple, du déploiement du GNL ou des technologies d'épuration des gaz ou qui favorisent l'utilisation d'installations électriques à terre.

Les **études** doivent porter sur des questions au niveau d'une région ou de l'Union dont la résolution profiterait à l'ensemble des autoroutes de la mer (aspects environnementaux ou liés aux TIC par exemple). Les études préparatoires aux projets de mise en œuvre doivent aboutir à des propositions de projets d'autoroutes de la mer bien mûries. Le taux de financement de ces études, indiqué au point 9, peut aller jusqu'à 50% des coûts éligibles totaux.

Étant donné la nature concrète du programme, les ressources disponibles pour les études – à l'exclusion des actions pilotes – seront limitées à 20% du budget total pour l'appel.

Ces activités devraient aboutir à une meilleure intégration des transports maritimes dans la chaîne logistique intermodale, par la concentration des flux de fret sur des itinéraires empruntant la voie maritime, selon une logique de couloir, en facilitant l'interopérabilité des différents modes dans la chaîne de transport et l'échange électronique d'informations entre les parties en présence, au moyen d'infrastructures de TIC et d'applications de celles-ci visant l'intégration des tronçons maritime et terrestre de façon que le transport par mer desserve convenablement l'arrière-pays ou pour des systèmes relevant plus directement de l'intérêt général.

Les actions concernant les TIC devraient se concentrer sur le déploiement de solutions interopérables permettant un échange efficace d'informations entre tous les acteurs associés aux processus de transport comodal. Cet objectif devrait être atteint en faisant appel à des normes ouvertes appropriées et tirant parti de plateformes d'échange d'informations ouvertes et sûres, s'il en existe. Les objectifs spécifiques sont notamment le développement d'infrastructures, de services et de procédures harmonisés et intégrés pour les informations sur les ports et le transport. Les actions envisagées dans le domaine des TIC devraient répondre à des besoins stratégiques et opérationnels de communautés de transport et/ou de centres de promotion de la comodalité. L'accent devrait être placé sur des applications des TIC intégrant des systèmes de traçage des véhicules et des cargaisons, de suivi et de définition d'itinéraires en temps réel valables pour les principaux corridors de transport européens. En conformité avec les politiques de l'UE inspirées par l'utilisation des moyens de communication électroniques, ces actions devraient venir à l'appui de la directive 2010/65/UE concernant les formalités déclaratives applicables aux navires, adoptée récemment, et de la nouvelle initiative «eMaritime» de l'UE.

Les propositions de projets relatifs aux infrastructures et aux installations accessibles au public, ou qui nécessitent une aide au démarrage, doivent être mises en œuvre par les acteurs concernés, qui comptent en général des représentants des secteurs public et privé, et qui rassemblent des opérateurs de transport couvrant l'ensemble de la chaîne, dont les opérations maritimes et portuaires. La création d'un consortium plus large, associant également des partenaires tels que 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 est attendue, le cas échéant.

La participation ou l'association d'opérateurs de transport et/ou de compagnies maritimes couvrant un tronçon maritime spécifique, est fondamentale pour démontrer la viabilité de l'amélioration proposée d'une liaison maritime existante ou la mise en place d'une nouvelle

liaison maritime. Cette participation peut varier du statut de bénéficiaire directement associé jusqu'à celui d'auteur de lettres de soutien confirmant les perspectives offertes par le projet pour aboutir à une amélioration d'une liaison maritime existante ou l'établissement d'une nouvelle liaison, et démontrant un engagement approprié à prendre part au projet (à titre consultatif ou opérationnel). Le degré de participation et/ou la viabilité démontrée du projet aura une incidence sur la sélection des propositions, notamment dans le cas des nouvelles liaisons maritimes.

La planification à long terme des investissements dans les infrastructures intermodales doit aider à prévenir 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 complets susceptibles de bénéficier d'un financement dans le cadre du RTE-T qui s'inscrivent dans une perspective à plus long terme et soient conçus pour des activités réparties sur plusieurs années.

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 Fonds structurels et la Banque européenne d'investissement. Toutefois, comme indiqué au point 6.2.3, les subventions sur le budget de l'UE, telles que celles au titre du RTE, ne peuvent être cumulées avec d'autres subventions du budget de l'UE pour les mêmes activités spécifiques correspondant aux mêmes parties d'un projet. Les instruments financiers de l'UE avec participation aux risques ou les contributions financières de l'UE à ce type d'instruments ne constituent pas des subventions. Les stratégies de financement qui incluent le développement de partenariats public-privé (PPP) ou de groupements européens d'intérêt économique (GEIE) sont encouragées. Les actions financées ne peuvent fausser la concurrence sur les marchés concernés dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

Il y a lieu de mettre en place des mécanismes de suivi appropriés définissant des étapes claires pour la réalisation d'un report modal durable de la route sur l'autoroute de la mer pour les liaisons proposées et pour le désenclavement des régions périphériques et insulaires. L'utilisation d'observatoires spécialisés ou d'outils analogues pour mesurer les flux de trafic au sein des zones couvertes par le projet constituera un mécanisme fondamental de suivi de l'avancement des projets.

#### **4. RÉSULTATS ESCOMPTÉS**

La mise en œuvre en 2011 d'une partie du programme de travail pluriannuel pour la période 2007-2013, couvrant le domaine des autoroutes de la mer, vise à accroître encore l'efficacité et la visibilité du financement de l'UE en faveur des actions prioritaires dans le domaine du réseau transeuropéen de transport.

Le développement de projets et d'études concernant les autoroutes de la mer créera les conditions-cadre qui favoriseront des activités maritimes et portuaires sûres et respectueuses de l'environnement, tout en promouvant des actions à l'appui de l'effort commun déployé face au changement climatique, notamment la mise en place de systèmes informatiques interopérables pour l'exploitation des autoroutes de la mer, qui aboutiront à une harmonisation accrue des transports maritimes dans toute l'Europe, assortie de gains importants en termes d'efficacité et d'environnement. Enfin, la mise en œuvre de projets d'autoroutes de la mer entraînera le désenclavement de la périphérie tout en améliorant l'efficacité de l'ensemble de la chaîne logistique et par conséquent renforcera la cohésion de l'Union.

Les actions qui seront menées à bien grâce à l'aide financière allouée dans le cadre des appels lancés en 2011 contribueront ainsi directement à la réalisation d'objectifs importants de la politique des transports, comme: 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, ce qui contribuera à l'action face au changement climatique.

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 financier de l'UE doit faciliter la collecte des fonds publics et privés nécessaires pour respecter les exigences des calendriers.

## **5. CALENDRIER DES APPELS À PROPOSITIONS PLURIANNUELS 2011 ET MONTANTS INDICATIFS DISPONIBLES**

<b>Projets visés au point</b>	<b>Appels (dates indicatives et particularités)</b>	<b>Montants indicatifs<sup>7</sup></b>
Autoroutes de la mer	Mai 2011	30 millions d'euros

### **5.1. CALENDRIER INDICATIF DES APPELS DE PROPOSITIONS ET MONTANTS DISPONIBLES DANS LE PROGRAMME DE TRAVAIL PLURIANNUEL DE FIN 2011 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 est compris entre 80 et 85 % de l'enveloppe financière de 8 013 milliards d'euros allouée au transport pour la période 2007-2013, comme indiqué à l'article 18 du règlement RTE.

Comme prévu à l'article 8 du règlement RTE, un examen à mi-parcours du programme de travail pluriannuel RTE-T a été effectué en 2010. Les projets recensés dans le cadre de l'examen n'épuiseront pas tous les fonds qui leur ont été alloués pendant la période couverte par le programme. Par conséquent, il est possible de modifier la planification des futurs appels à propositions prévue dans le programme de travail pluriannuel pour 2007-2013 par la décision de la Commission C (2007) 3512 du 23 juillet 2007. La Commission prévoit notamment de lancer un troisième appel à propositions ERTMS en 2011 comme contribution finale pour le déploiement rapide du système. Cet appel fera l'objet d'une décision de la Commission qui pourra être adoptée en vue de modifier le présent programme de travail.

<sup>7</sup> Les coûts encourus pour les projets sont éligibles à partir du 1er janvier de l'exercice budgétaire correspondant.

## **6. CRITÈRES D'ADMISSIBILITÉ**

### **6.1. Candidats éligibles**

Seules les candidatures écrites soumises par des personnes morales de droit privé ou public légalement constituées et enregistrées dans un État membre sont éligibles à un soutien financier de l'UE.

Les candidatures doivent être présentées par:

un ou plusieurs États membres et/ou

en accord avec les États membres concernés, par des organisations internationales, des entreprises communes ou des entreprises publiques ou privées.

En outre, pour les appels à propositions de 2011 concernant les autoroutes de la mer, toutes les propositions de projets de mise en œuvre ou d'études revêtant la forme d'actions pilotes et d'études doivent inclure des candidats provenant d'au moins deux États membres et soutenus par ceux-ci.

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

Les pays tiers ou les personnes physiques ou morales établies en dehors de l'UE ne peuvent en aucun cas bénéficier de ces subventions.

### **6.2. 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 RTE peuvent bénéficier d'un concours financier de l'UE.

#### *6.2.2. Conformité au droit de l'Union*

L'octroi d'une aide de l'UE aux projets d'intérêt commun est subordonné au respect de la législation applicable de l'UE<sup>8</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*

L'Union ne peut accorder aucune aide financière pour des parties de projet bénéficiant d'un financement au titre des autres instruments financiers dont elle dispose.

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

Dans l'appel à propositions, la Commission attirera l'attention des candidats sur les articles 93 à 96 et 114 du règlement (CE, Euratom) n° 1605/2002 du 25 juin 2002 portant règlement financier applicable au budget général des Communautés européennes<sup>9</sup> (ci-après dénommé «le règlement financier»), ainsi que sur l'article 133 du règlement (CE, Euratom)

---

<sup>8</sup> Conformément à l'article 3, paragraphe 1, du règlement RTE.

<sup>9</sup> JO L 357 du 31.12.2002, p. 1.

n° 2342/2002 de la Commission du 23 décembre 2002 établissant les modalités d'exécution du règlement n° 1605/2002<sup>10</sup>.

## **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.

Les candidats qui sont des États membres, des organismes du secteur public (autorités locales ou régionales, organismes de droit public<sup>11</sup> ou associations formées par une ou plusieurs de ces autorités ou un ou plusieurs organismes de droit public<sup>12</sup>, organisations internationales<sup>13</sup>) ou un groupement européen d'intérêt économique (GEIE)<sup>14</sup> sont dispensés de prouver leur capacité financière et opérationnelle.

### **7.1. Capacité financière**

Le ou les candidats doivent avoir la capacité financière de mener à bien l'action pour laquelle une subvention est sollicitée et devront accompagner leur candidature de leurs états financiers relatifs au dernier exercice clos, certifiés par un contrôleur externe.

### **7.2. Capacité opérationnelle**

Le ou 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.

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 évaluer la capacité opérationnelle de ces mêmes candidats.

---

<sup>10</sup> JO L 248 du 16.9.2002, p. 1.

<sup>11</sup> Organisme de droit public: tout organisme:

a) créé pour satisfaire spécifiquement des besoins d'intérêt général ayant un caractère autre qu'industriel ou commercial; et

b) doté de la personnalité juridique; et

c) dont l'activité est financée majoritairement par l'État, les collectivités territoriales ou d'autres organismes de droit public, ou soumis à un contrôle de direction par ces organismes; ou ayant un conseil d'administration, un directoire ou un conseil de surveillance dont plus de la moitié des membres sont nommés par l'État, par les autorités régionales ou locales ou par d'autres organismes régis par le droit public.

<sup>12</sup> Par exemple une entreprise commune créée en application de l'article 187 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ex-article 171 du traité CE).

<sup>13</sup> Aux termes de l'article 43, paragraphe 2, du règlement 2342/2002, on entend par «organisations internationales»:

a) les organisations de droit international public créées par des accords intergouvernementaux ainsi que les agences spécialisées créées par celles-ci;

b) le Comité international de la Croix-Rouge (CICR);

c) la Fédération internationale des Sociétés nationales de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge.

<sup>14</sup> Créé conformément au règlement (CEE) n° 2137/85 du Conseil du 25 juillet 1985 et détenu à 100 % par un ou des organismes publics.

## 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 de l'UE prend en considération, entre autres, les critères d'attribution généraux suivants<sup>15</sup>:

- la maturité du projet,
- l'effet incitatif que l'intervention de l'UE aura sur les financements publics et privés;
- la solidité du montage financier du projet,
- 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 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 le projet contribue au rééquilibrage des différents modes de transport en faveur des plus respectueux de l'environnement;
- la qualité de la candidature;
- dans le cadre des objectifs généraux fixés dans la présente annexe, des critères spécifiques complémentaires pour les projets d'autoroutes de la mer peuvent être énoncés dans le texte des différents appels à propositions.

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

Des valeurs maximales ou minimales de financement de l'UE peuvent être recommandées dans les appels à propositions ou les documents qui les accompagnent.

---

<sup>15</sup> Règlement RTE; C(2007) 2158 du 23.5.2007.

## 9. TAUX DE COFINANCEMENT MAXIMAL<sup>16</sup>

Le montant du concours financier de l'UE n'excède pas les taux suivants:

- études: 50 % du coût éligible des études, quel que soit le projet d'intérêt commun concerné;
- travaux:
  - 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;
- 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 13, paragraphe 5, des orientations sur les RTE.

Si l'amélioration d'une liaison maritime existante ou l'établissement d'une nouvelle liaison maritime inscrite dans un projet de mise en œuvre n'est pas réalisée au moins pendant les six derniers mois de la période de mise en œuvre de l'action, la Commission peut suspendre, réduire ou interrompre l'aide financière au projet. Dans le cas d'une réduction du **taux de cofinancement**, celui-ci sera normalement ramené **à** 10%.

## 10. INSTRUMENT DE MISE EN ŒUVRE

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

---

<sup>16</sup> Conformément à l'article 6, paragraphe 2, du règlement RTE.