



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 22.12.2011
C(2011) 9531 final

DÉCISION D'EXÉCUTION DE LA COMMISSION

du 22.12.2011

**modifiant la décision de la Commission C(2011)1772 du 22 mars 2011 relative à
l'adoption d'une décision de financement pour l'octroi d'un concours financier dans le
domaine du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) pour 2011**

DÉCISION D'EXÉCUTION DE LA COMMISSION

du 22.12.2011

modifiant la décision de la Commission C(2011)1772 du 22 mars 2011 relative à l'adoption d'une décision de financement pour l'octroi d'un concours financier dans le domaine du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) pour 2011

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 communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie¹ (ci-après dénommé le «règlement RTE»), et notamment son article 8,

vu la décision n° 661/2010/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport² (ci-après dénommée les «orientations RTE-T»),

vu le règlement (CE, Euratom) n° 1605/2002 du Conseil du 25 juin 2002 portant règlement financier applicable au budget général des Communautés européennes³ (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 européennes⁴ (ci-après dénommé les «modalités d'exécution du règlement financier»), et notamment son article 166,

considérant ce qui suit:

- (1) La Commission a adopté, le 22 mars 2011, la décision C(2011)1772 relative à l'adoption d'une décision de financement pour l'octroi d'un concours financier dans le domaine du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) pour 2011.
- (2) Il est nécessaire de modifier la décision C (2011)1772 du 22 mars 2011 en raison de l'ajout de priorités recommandé par le comité du concours financier créé conformément à l'article 15 du règlement RTE. Cette consultation a abouti à la recommandation de lancer un appel à propositions annuel pour 2011.

¹ JO L 162 du 22.6.2007, p. 1.

² JO L 204 du 5.8.2010, p. 1.

³ JO L 248 du 16.9.2002, p. 1.

⁴ JO L 357 du 31.12.2002, p. 1.

- (3) La présente décision est considérée comme une décision de financement au sens de l'article 75, paragraphe 2, du règlement financier.
- (4) 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.
- (5) 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 la présente modification du programme de travail annuel pour l'octroi d'aides financières dans le domaine du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) pour 2011,

A ADOPTE LA PRESENTE DECISION:

Article premier

La décision C(2011) 1772 de la Commission est modifiée comme suit.

À l'article 2, le texte:

«Le montant total sur lequel porte la présente décision s'élève à 40 000 000 euros.»

est remplacé par le texte suivant: «Le montant total sur lequel porte la présente décision s'élève à 240 000 000 EUR.»

Article 2

Une annexe bis est ajoutée.

Fait à Bruxelles, le 22.12.2011

Par la Commission
Siim KALLAS
Vice-président

ANNEXE bis

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:

Sur la base de la présente modification du programme de travail annuel qui accorde un concours financier dans le domaine du réseau transeuropéen de transport en 2011, le montant additionnel des crédits disponibles est de 200 000 000 EUR.

2. OBJECTIFS ET PRIORITÉS

L'aide qui doit être accordée au titre de la présente modification du programme de travail annuel de 2011 représentera une part importante du pilier financier consacré par l'Union au réseau transeuropéen de transport (RTE-T) pendant la période 2007-2013.

Le programme de travail annuel s'attelle aux priorités du réseau transeuropéen de transport énoncées dans les orientations RTE-T et ce, étant donné sa périodicité annuelle, avec une grande souplesse pour répondre aux nouvelles demandes en matière de projets d'intérêt commun, tels que définis à l'article 7 des orientations RTE-T. Conformément à l'article 8, paragraphe 3, du règlement RTE, le programme de travail annuel modifié de 2011 complète les efforts déployés au titre du programme de travail pluriannuel et, en tant que tel, ne soutiendra pas les domaines bénéficiant d'un concours au titre de ce dernier, plus précisément les actions concernant les blocs d'espace aérien fonctionnels (FAB), le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS), les services d'information fluviale (SIF), les systèmes de transport intelligents appliqués au transport routier (STI) et les autoroutes de la mer (ADM).

Les modifications apportées au programme de travail annuel de 2011 se concentrent sur un petit nombre de priorités spécifiques, afin d'utiliser au mieux les fonds de l'Union et de maximiser l'impact des résultats escomptés dans des domaines précis de la politique du RTE-T. L'objectif général est d'attirer les propositions de projets mûrs et durables dont on attend qu'elles reflètent de façon ciblée les priorités de l'Union en matière de transport, telles que définies dans les orientations RTE-T. À cet égard, les modifications apportées au programme de travail annuel de 2011 prépareront également le terrain pour l'avenir de la politique de l'Union concernant le transport et le RTE-T (les «nouvelles lignes directrices»), notamment en relevant le défi du changement climatique, et en accompagnant l'évolution du RTE-T et le développement du concept de corridors⁵. En outre, elles poseront les jalons pour de futurs

⁵ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, COM(2011) 650 du 19.10.2011.

instruments financiers⁶, y compris l'initiative de financement de projets par emprunts obligataires⁷.

Pour 2011, le programme de travail annuel modifié abordera en particulier les aspects suivants:

- Mis en place d'un système de transport intégré et multimodal - au moyen de mesures visant à promouvoir le développement d'infrastructures de transport durables (article 2 des orientations RTE) telles qu'elles sont prévues dans le livre blanc intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources»⁸ (ci-après, le «livre blanc»), et notamment les mesures qui stimuleront la coopération intermodale grâce à une intégration intelligente et harmonieuse des différents modes de transport (articles 5, 10, 11, 15 et 17 des orientations RTE-T, pour les différents modes de transport). Une importance particulière sera accordée aux actions qui favoriseront la viabilité écologique et l'efficacité énergétique dans le cadre d'un concept de transport intégré, tel que le concept de corridors de transport «verts» pour le fret⁹.
- Mesures visant à réduire l'impact du transport maritime sur le changement climatique au moyen d'actions ciblées. Ces mesures devraient favoriser le développement de composantes d'infrastructures adéquates (article 2, paragraphe 2, point a), et article 5, point g), des orientations RTE-T) permettant l'utilisation de carburants à faible teneur en soufre ou de méthodes conformes équivalentes, notamment de gaz naturel liquéfié (GNL).
- Accélération/facilitation de la mise en œuvre des projets RTE-T, notamment par des études relatives à tous les modes de transport, des travaux liés à des projets mûrs, en particulier dans les secteurs du rail, de la route, des ports et des voies navigables, ainsi que des projets visant des résultats au niveau des réseaux européens bénéficiant à la politique du ciel unique européen, menés dans le cadre:
 - des 30 projets prioritaires visés à l'annexe III des orientations RTE-T, conformément à l'article 23 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;
 - des liaisons RTE-T et du réseau du ciel unique européen qui ne sont pas abordés dans le programme pluriannuel.
 - Une priorité claire sera donnée aux projets concernant les priorités essentielles des RTE-T, en particulier ceux à l'appui de la création et du développement de liaisons et d'interconnexions clés nécessaires pour éliminer les goulets d'étranglement, compléter les chaînons manquants et achever les grands axes, en

⁶ La proposition modifiant le règlement (CE) n° 680/2007 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie établit la base juridique de la phase pilote d'une initiative de financement de projets par emprunts obligataires, COM (2011) 659 du 19.10.2011

⁷ Communication de la Commission «Une phase pilote pour l'initiative relative aux emprunts obligataires pour le financement de projets dans le cadre d'Europe 2020», COM (2011) 660 du 19.10.2011.

⁸ COM(2011) 144 du 28.3.2011.

⁹ Communication de la Commission «Plan d'action pour la logistique du transport de marchandises», COM (2007) 607 final du 18 octobre 2007

particulier sur leurs tronçons transfrontaliers – conformément à l'article 5 des orientations RTE-T – pour autant qu'ils soient d'une maturité suffisante.

- Soutien aux partenariats public-privé (PPP) et aux instruments financiers innovants: 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 notamment au développement et au financement de projets d'infrastructures de transport soutenus par l'Union.
- Soutien à la mise en œuvre à long terme du réseau RTE-T, notamment par le développement de corridors, qui doit permettre une mise en œuvre coordonnée du réseau. Cette action comprendra des études relatives à l'organisation et à la mise en œuvre optimale du réseau RTE-T (article 4, point k), et article 5, point h), des orientations RTE-T), et prendra en considération les perspectives et les besoins à long terme.

Le concours financier de l'Union devrait 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 sensibles du RTE-T. En conséquence, dans le cadre du programme annuel de 2011 modifié, la priorité absolue sera accordée aux domaines décrits ci-après. Parallèlement à l'objectif consistant à concentrer l'aide sur les projets prioritaires du réseau transeuropéen de transport, la Commission invite en particulier les États membres à participer à des projets qui couvrent ou bénéficient directement à l'Union dans son ensemble, font intervenir plusieurs États membres ou relient les réseaux de différents États membres.

Il est également souligné que le financement de l'Union sera utilisé pour soutenir des projets à maturité et/ou des études qui accéléreront la maturité des travaux.

3. PRIORITÉS SPÉCIFIQUES

En 2011, les modifications apportées au programme de travail annuel visent en particulier les priorités suivantes:

3.1. Priorité 1: Promouvoir le développement d'un système de transport intégré et multimodal

Comme indiqué dans le livre blanc sur les transports, le secteur des transports doit parvenir à réduire d'au moins 60 % par rapport à 1990 ses émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050. Or les transports dans l'UE sont encore tributaires du pétrole et des produits pétroliers pour 96 % de leurs besoins énergétiques. Par conséquent, les technologies et les concepts nouveaux, tels que les corridors de transport «verts» pour le fret, joueront un rôle essentiel dans la réduction des émissions dues aux transports. Le secteur doit consommer moins d'énergie et une énergie moins polluante, il doit mieux exploiter l'infrastructure moderne à sa disposition et réduire ses incidences négatives sur l'environnement.

Dans ce contexte, la priorité 1 est centrée sur des études ou des travaux concernant des plateformes intermodales et les nœuds d'interconnexion de différents modes de transport (ports, ports intérieurs, terminaux ferroviaires et aéroports).

L'objectif de ces activités devrait être d'accroître la contribution que peuvent apporter les modes de transport à faibles émissions de carbone (le transport ferroviaire, la navigation fluviale et maritime) au transport de marchandises à l'échelon européen, en améliorant l'efficacité et la capacité des nœuds de transfert intermodal de marchandises, favorisant ainsi le développement de corridors «verts». Les projets à sélectionner au titre de cette priorité devraient se conformer à l'article 15 des orientations RTE-T.

La priorité sera donnée aux propositions en vue de terminaux de fret et de plates-formes logistiques qui remplissent au moins l'un des critères suivants:

- i) plateforme logistique ou terminal dont le volume total de transbordement de fret dépasse le seuil quantitatif des ports maritimes¹⁰;
- ii) en l'absence d'une plateforme logistique ou d'un terminal dans une région NUTS 2 répondant au critère (i), principale plateforme logistique ou principal terminal désigné par l'État membre intéressé, relié au moins au réseau routier et ferroviaire pour cette région NUTS 2.

Les études devraient viser à accroître la maturité des plans de mise en œuvre, par exemple en travaillant sur les aspects environnementaux et/ou la conception de manière à obtenir les permis de construire nécessaires.

Les travaux devraient viser à établir des nœuds de transfert intermodal entre au moins un mode de transport à faibles émissions de carbone et un autre mode. La priorité ira à des nœuds de transfert desservant plusieurs modes de transport à faible intensité de carbone.

Dans le cas du transport de personnes, les activités soutenues pourraient être notamment les suivantes: études de conception et études environnementales nécessaires à la construction, ou construction proprement dite de correspondances entre un aéroport et le réseau ferroviaire uniquement.

3.2. Priorité 2: Promouvoir le développement d'infrastructures contribuant à l'atténuation et à l'adaptation au changement climatique, et réduisant l'impact du transport sur l'environnement

2a) Études et préparation de projets de déploiement contribuant à l'atténuation et l'adaptation au changement climatique (émissions de gaz à effet de serre)

Par leur portée et leurs objectifs, ces études, y compris les expériences de déploiement pilotes, doivent étayer le développement d'infrastructures et d'équipements permettant l'introduction et

¹⁰ Ils doivent remplir au moins l'un des critères suivants: a) le volume annuel total du trafic de voyageurs est supérieur à 0,1 % du volume annuel total du trafic de voyageurs de tous les ports maritimes de l'Union. Les chiffres de référence pour ce volume total correspondent à la dernière moyenne calculée sur trois ans à partir des statistiques publiées par Eurostat; b) le volume annuel total des marchandises – tant en vrac que conditionnées – est supérieur à 0,1 % du volume annuel total des marchandises traitées dans tous les ports maritimes de l'Union. Les chiffres de référence pour ce volume total correspondent à la dernière moyenne calculée sur trois ans à partir des statistiques publiées par Eurostat; c) le port maritime se trouve sur une île et offre le seul point d'accès à une région NUTS 3 dans le réseau global; d) le port maritime se trouve dans une région ultrapériphérique ou une zone périphérique, et est situé en dehors d'un rayon de 200 km du port le plus proche dans le réseau global.

l'utilisation de nouvelles technologies et de combustibles de substitution, et favorisant ainsi les pratiques durables en matière de transport de marchandises et de passagers.

Seules les nouvelles technologies confirmées seront prises en considération, l'objectif étant de les tester et d'en obtenir les premiers résultats d'ici à la fin de 2013. L'objectif ultime est de permettre aux décideurs politiques, aux citoyens de l'UE et aux entreprises de comprendre et de décider par eux-mêmes quelles technologies présentent le plus fort potentiel d'adoption rapide dans toute l'UE. Un tel déploiement devant se faire à l'échelon de l'UE, une attention particulière sera prêtée à la valeur ajoutée européenne, comme par exemple l'harmonisation rapide de normes (minimales) et la constitution rapide d'une masse critique dans l'UE.

2b) *Études et travaux étayant la réduction de l'impact du transport maritime sur l'environnement (polluants atmosphériques)*

La Commission a présenté, le 15 juillet 2011, une proposition visant à aligner la directive européenne 1999/32/CE concernant la réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides (ci-après, la «directive sur la teneur en soufre») sur les exigences imposées par la dernière version de l'annexe VI à la convention MARPOL de l'Organisation maritime internationale (OMI).

La proposition prévoit d'imposer une réduction de la teneur en soufre des combustibles marins à 0,1 % (la limite étant actuellement fixée à 1 %) dans les zones de contrôle des émissions (ECA) désignées en Europe, par exemple, *en mer Baltique, en mer du Nord et dans la Manche*, à partir de 2015. Parallèlement, conformément à la décision de l'OMI, la teneur maximale en soufre autorisée en dehors de ces zones dans le monde sera de 3.5 % à partir du 1^{er} janvier 2012.

La portée et les objectifs de ces études et travaux seront le développement des infrastructures et des équipements nécessaires au sein du RTE-T, qui permettront d'utiliser des combustibles conformes aux exigences, ainsi que le recours aux autres méthodes de mise en conformité fondées sur la technologie qu'autorisent l'annexe VI révisée de la convention MARPOL et, subséquentement, la directive révisée, notamment l'utilisation de dispositifs d'épuration, de combustibles de substitution (GNL, y compris des avitailleurs pour GNL) et du réseau électrique terrestre.

En outre, l'installation *d'équipements électriques terrestres* dans les ports, permettant aux navires à quai d'être raccordés à une alimentation électrique à terre et donc de stopper leurs moteurs, peut bénéficier d'un soutien. Cela contribuera à réduire les émissions et le bruit des navires dans les ports.

Les propositions portant sur des zones où des normes communes ne sont pas encore définies devraient prévoir le respect en temps voulu de ces normes, au fur et à mesure qu'elles sont disponibles. Cet aspect devrait être explicité dans la proposition.

Pour toutes les actions qui bénéficieront d'un soutien au titre de cette priorité, il convient de garantir aux opérateurs et aux clients un accès équitable et non discriminatoire aux infrastructures et équipements concernés, conformément aux règles énoncées dans le traité.

3.3. Priorité 3: Accélérer/faciliter la mise en œuvre des projets RTE-T

Cette priorité concerne des activités visant à éliminer les goulets d'étranglement et/ou à promouvoir les connexions transfrontalières et les effets de réseau au niveau de l'UE, en vue de constituer une réserve de projets à maturité pour 2014 et au-delà, notamment dans le cadre:

a) d'études préparatoires qui accéléreront la mise en œuvre de projets pour tous les modes (par exemple, des études de conception ou des études environnementales par opposition à des études de faisabilité);

b) des travaux concernant des projets mûrs devant être achevés pour 2014, dans les cas où le financement au titre du RTE-T comble une lacune et où l'effet multiplicateur à l'échelon de l'UE est clairement démontré. Pour cette sous-priorité, seuls seront soutenus des projets relatifs au rail, à la route, aux ports et aux voies navigables, ainsi que des projets visant des résultats au niveau des réseaux européens bénéficiant à la politique du ciel unique européen.

Transport ferroviaire

Dans le cadre de cette sous-priorité, les objectifs en matière de transport ferroviaire sont le développement d'un réseau interopérable et le renforcement du rôle du rail en tant que composante essentielle des systèmes de transport intégrés en Europe. Les projets à sélectionner au titre de cette priorité devraient respecter l'article 10 des orientations RTE-T et relever d'au moins une des catégories suivantes:

- Lignes ferroviaires conventionnelles du RTE-T qui contribuent à un réseau orienté vers le fret, dans le droit fil de la communication «Vers un réseau ferroviaire à priorité fret»¹¹. Ces actions devraient promouvoir l'efficacité du trafic ferroviaire international de marchandises, en particulier en termes de planification des capacités et des investissements le long des grands corridors de fret ferroviaire internationaux. Ces actions peuvent aussi inclure des études relatives à l'élaboration de plans de mise en œuvre, des analyses coût-bénéfice liées aux mesures visant à la mise en place de corridors internationaux de fret ferroviaire ainsi que des études et/ou des travaux relatifs à la mise à niveau des infrastructures ferroviaires existantes afin d'éliminer les restrictions d'exploitation et d'harmoniser les paramètres techniques tels que la longueur des trains, la charge à l'essieu, etc.
- Mesures visant l'élimination des goulets d'étranglement, conformément à l'article 5 des orientations RTE-T, et mesures concernant les tronçons transfrontaliers, conformément à l'article 28 des orientations RTE-T. Ces actions devraient susciter d'importantes synergies, tant en ce qui concerne les mesures visant à améliorer l'efficacité de la construction et de l'utilisation ultérieure des infrastructures d'intérêt européen, qu'en ce qui concerne les investissements.
- Tronçons sur des projets prioritaires, conformément à l'article 23 des orientations RTE-T. Ces actions devraient aboutir à une valeur ajoutée européenne accrue fondée sur l'effet de levier du financement octroyé et sur l'accélération des projets, en vue de leur achèvement en temps voulu.

¹¹ COM(2007) 608.

- Mesures concernant la mise en œuvre des applications télématiques, conformément aux spécifications techniques d'interopérabilité correspondantes. Ces actions devraient promouvoir de manière notable le déploiement des systèmes ferroviaires interopérables.

Les mesures visant le déploiement de l'ERTMS sont prises dans le cadre du programme de travail pluriannuel et ne seront donc pas financées au titre du programme de travail annuel.

Voies navigables

Dans le cadre de cette sous-priorité, les objectifs concernant les voies navigables visent à renforcer la contribution de la navigation intérieure à un réseau européen durable pour le transport de fret. Les propositions devraient être conformes à l'article 11 des orientations RTE-T et viser à:

- maintenir les chenaux en bon état sur des tronçons déterminés du réseau de voies navigables intérieures du RTE-T 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-T, 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-T pour permettre le passage aisé et continu de bateaux transportant des conteneurs empilés sur trois niveaux au maximum.

Les propositions concernant les projets portuaires intérieurs doivent être soumises au titre de la priorité 1.

Les mesures visant le déploiement des services d'information fluviale (SIF) relèvent du programme de travail pluriannuel et ne seront donc pas financées au titre du programme de travail annuel.

Transport maritime

Dans le cadre de cette sous-priorité, l'objectif est de soutenir le développement des ports en tant que points d'entrée et de sortie efficaces pleinement intégrés à l'infrastructure terrestre. Seuls les ports de la catégorie A sont éligibles au titre du présent programme de travail. Les projets à sélectionner au titre de cette priorité devraient se conformer à l'article 12 des orientations RTE-T. La priorité sera accordée aux projets poursuivant les objectifs suivants:

- Accès portuaires et liaisons avec l'arrière-pays: actions visant à ménager des accès maritimes sûrs (brise-lames, dragage, canaux et aides à la navigation) et des liaisons avec le RTE-T dans l'arrière-pays (écluses, liaisons par chemin de fer, par voie navigable, ou par voie routière si d'autres connexions avec l'arrière-pays ne sont pas envisageables) qui présentent une capacité adéquate et soient efficaces.
- Installations portuaires: installations de réception des déchets de pétrole et autres, y compris les résidus d'épuration, pour satisfaire les exigences environnementales.

- Applications liées aux TIC, en particulier des applications du type «eMaritime» et «guichet unique», ainsi que des applications facilitant les formalités administratives, grâce à une meilleure utilisation des technologies de l'information, de la communication et du positionnement.
- Infrastructures portuaires de base: murs de quai, jetées, remblais et polders, etc. Les propositions concernant des terminaux de fret et des plateformes logistiques doivent être soumises au titre de la priorité 1.

Route

Dans le cadre de cette sous-priorité, l'objectif est de soutenir le développement des routes en tant que composantes d'un système de transport intégré. Conformément au livre blanc, la poursuite de l'intégration du marché du transport de marchandises par route aura pour effet de rendre le transport routier plus efficace et plus concurrentiel, sachant par ailleurs que l'UE s'est fixé pour objectif de diviser par deux les accidents de la route d'ici à 2020.

Les actions à soutenir seront: a) des études à maturité débouchant sur des réalisations physiques; ou b) des travaux. Les projets à sélectionner au titre de cette priorité devront respecter l'article 9 des orientations RTE-T et aborderont au moins l'un des aspects suivants:

- les tronçons transfrontaliers
- la sécurité et les mesures de sûreté (y compris l'aménagement d'aires de repos sûres pour les conducteurs professionnels)
- les stratégies d'intégration avec d'autres infrastructures de transport à faibles émissions de carbone.

Gestion du trafic aérien

L'objectif est de veiller à une mise en œuvre coordonnée et en temps voulu des capacités du réseau pour la gestion du trafic aérien (ATM) recensées en vue du déploiement à court terme du schéma directeur ATM européen, ouvrant la voie au déploiement de SESAR, «pilier technologique» du ciel unique européen.

Les actions à soutenir devraient viser à:

- obtenir un fort effet multiplicateur afin d'accélérer et de faciliter la coordination, la mise en œuvre et le suivi au niveau européen, par-delà les frontières nationales et les intérêts particuliers;
- recenser les besoins d'action supplémentaire à mener par les parties prenantes ou les décideurs politiques.

Une participation adéquate de différentes parties prenantes provenant de différents pays à la gestion du trafic aérien constitue un préalable.

3.4. Priorité 4: Soutien aux partenariats public-privé (PPP) et instruments financiers innovants

Sachant que les pressions actuelles sur les ressources budgétaires du secteur public devraient continuer à s'exercer, il devient encore plus urgent de libérer le potentiel des financements

privés. Par conséquent, un soutien au niveau de l'Union européenne à des activités de préparation des partenariats public-privé (PPP) constitue un élément important de l'encadrement général facilitant les PPP, qu'il conviendrait de poursuivre. En outre, de nouveaux instruments financiers destinés à étendre davantage le soutien existant en faveur des projets de PPP et à accroître l'effet de levier de la contribution budgétaire du secteur public devraient être mis au point; leur utilisation dans le cadre d'actions pilotes permettrait d'optimiser leur conception. L'initiative de financement de projets par emprunts obligataires est un exemple du type d'instrument financier qui peut être utilisé dans ce cadre. Plus précisément, l'UE entend coopérer avec la BEI afin de créer une nouvelle facilité de rehaussement de crédit visant à soutenir les émissions obligataires des sociétés privées responsables de projets: il s'agit de l'initiative relative aux emprunts obligataires pour le financement de projets dans le cadre d'Europe 2020. Cette initiative devrait améliorer l'accès des projets au financement privé en proposant une alternative aux prêts bancaires comme moyen d'assurer le financement de la dette.

Les études nécessaires à la réalisation des évaluations initiales de rentabilité de l'investissement et, par la suite, les études techniques, financières et de mise en œuvre détaillées qui sous-tendent les dossiers d'appels d'offres complexes nécessaires à la passation d'un marché dans le cadre d'un PPP sont des tâches qui peuvent être rebutantes tant elles requièrent de temps, de ressources en personnel et de dépenses. Le concours de l'UE à l'évaluation et à la préparation de projets en vue de la passation d'un marché de ce type peut dès lors constituer une aide précieuse en vue de mobiliser la participation du secteur privé dans le financement du RTE-T. Ce soutien pourrait également contribuer à la mise en place, à terme, d'une procédure standardisée et prévisible de passation de marchés dans le cadre de PPP au niveau de l'UE. Par ailleurs, la mise au point d'instruments financiers innovants, tels que l'initiative de financement de projets par emprunt obligataire pourrait également être accélérée par la fourniture d'un soutien de l'UE pendant la phase de passation d'un projet PPP pour le RTE-T.

Dans ce contexte, la priorité 4 est centrée sur:

a) des projets pour lesquels un PPP a déjà été identifié comme étant l'option privilégiée mais pour lesquels des études de mise en œuvre supplémentaires, qui peuvent comprendre des études techniques et financières, ou des études étayant la préparation du dossier d'appel d'offres et la phase de passation sont nécessaires afin de faire mûrir le projet et de le rapprocher du stade de l'exécution dans le cadre d'un PPP. Ces projets pourraient alimenter une réserve de projets de PPP identifiés qui seraient soumis à examen au cours de la phase pilote de l'initiative de financement de projets par emprunt obligataire;

b) des études portant sur des projets dont les caractéristiques pourraient être adaptées à un PPP seront également prises en considération. Les caractéristiques requises pour ces projets seraient notamment une capacité à engranger des recettes provenant des redevances d'utilisation, une exigence de service stable sur la durée de vie de l'actif et/ou un profil de risque qui puisse être réparti de manière équitable entre les secteurs privé et public. À cet égard, le présent programme de travail cherche à encourager les candidats à réaliser des évaluations de rentabilité détaillées pour les projets présentant des caractéristiques adéquates en termes de PPP, lorsqu'il existe un précédent d'une structure de PPP ou lorsque l'intérêt du secteur privé pour un PPP est démontré.

3.5. Priorité 5: Soutien à la mise en œuvre à long terme du réseau RTE-T, notamment développement des corridors qui doit permettre une mise en œuvre coordonnée du réseau

Les actions à soutenir dans le cadre de cette priorité doivent développer une approche prospective concernant le futur réseau RTE-T et les modalités de sa mise en œuvre. Aux termes du document de travail accompagnant le livre blanc, *«une approche ‘corridor’ des investissements en infrastructure, permettant de surmonter les difficultés transfrontalières, semble prometteuse et compatible avec la mise en place d’un réseau de base efficace»*. Dès lors, les actions à soutenir au titre de cette priorité devraient comporter:

- des aspects multimodaux fondés sur l’intégration et l’interopérabilité modales;
- des options d’investissement tenant compte de l’optimisation des synergies entre les fonds publics et privés; et
- des structures de gestion efficaces à même de répondre aux besoins et à la complexité des défis transfrontaliers dans un contexte multimodal.

La maturité de ces projets sera fonction du degré de préparation en ce qui concerne l’intégration de l’ensemble des différents aspects déterminant et justifiant le concept de corridor. Ils devraient aboutir à des plans de mise en œuvre à maturité validés par l’ensemble des parties concernées.

Ce qui précède ne préjuge en rien des discussions actuellement menées sur la base des propositions de la Commission COM (2011) 650 (nouvelles orientations des RTE-T) et COM (2011) 665 (proposition de règlement établissant un mécanisme pour l’interconnexion en Europe).

4. RÉSULTATS ESCOMPTÉS

La mise en œuvre de la présente modification du programme de travail annuel pour 2011 vise à améliorer encore l’efficacité et la visibilité du financement de l’Union en faveur de priorités ciblées dans le domaine du réseau transeuropéen de transport. L’octroi d’une aide en application du présent programme devrait faciliter la réalisation efficace et en temps utile de l’intégralité ou de parties importantes de projets du RTE-T et contribuera à lutter contre le changement climatique.

L’appel à propositions devrait accélérer la réalisation des infrastructures du RTE-T, ce qui est crucial pour la compétitivité à long terme de l’Europe, et susciter des investissements supplémentaires (publics et/ou privés) au niveau national en faveur de la mise en œuvre du RTE-T. On compte également que cet appel permettra de continuer à progresser sur la voie d’une infrastructure européenne adéquate répondant aux besoins du XXI^e siècle, comme le préconisent les nouvelles orientations proposées.

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, notamment: 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; permettre une répartition modale plus équilibrée; atténuer les effets du

transport sur l'environnement et contribuer ainsi à rendre les transports plus durables. On compte également, conséquence de la redistribution du trafic entre les modes, que certains axes routiers seront moins encombrés.

La priorité donnée à la promotion des partenariats public-privé devrait accroître le rythme et l'ampleur du développement des infrastructures du RTE-T. En particulier, la coopération étroite prévue avec la Banque européenne d'investissement devrait permettre d'améliorer la coordination de l'aide au niveau de l'UE, par une assistance à la préparation des projets PPP. Une telle coopération peut également mieux accompagner les activités des promoteurs publics et privés, par la mise au point d'instruments financiers plus ciblés et par la définition d'une approche plus standardisée et plus cohérente de l'évaluation et de la préparation des projets en vue de la passation de marchés dans le cadre d'un partenariat entre les secteurs public et privé.

5. CALENDRIER DE L'APPEL À PROPOSITIONS 2011 ET MONTANTS INDICATIFS DISPONIBLES

Le montant indicatif total disponible pour le programme de travail annuel 2011 est de 240 000 000 EUR, dont 40 000 000 EUR au maximum sont destinés à l'instrument de garantie de prêts pour les projets RTE-T¹². Pour l'appel à propositions de 2011, le montant total indicatif des subventions à octroyer à des projets dans le domaine du réseau transeuropéen de transport est de 200 000 000 EUR.

Selon le nombre et la qualité des propositions de projets soumises en réponse à cet appel, il pourra être envisagé de répartir comme suit cette enveloppe de 200 000 000 EUR entre les priorités précitées:

- 25 000 000 EUR pour la priorité 1;
- 15 000 000 EUR pour la priorité 2a;
- 20 000 000 EUR pour la priorité 2b;
- 100 000 000 EUR pour la priorité 3;
- 15 000 000 EUR pour la priorité 4;
- 25 000 000 EUR pour la priorité 5.

Cette ventilation étant donnée à titre indicatif, les transferts budgétaires entre priorités sont autorisés.

L'appel à propositions sera normalement publié à la mi-janvier 2012.

¹² L'instrument de garantie de prêts a été spécialement conçu par la BEI pour les projets RTE-T. Il atténue le risque aux premiers stades d'un projet, lorsque les recettes provenant des usagers connaissent des fluctuations notables qui peuvent entraver l'accès à un financement privé attractif.

6. CRITÈRES D'ÉLIGIBILITÉ

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'Union.

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.

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 d'un financement.

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-T peuvent bénéficier d'une aide financière de l'Union.

6.2.2. Conformité au droit de l'Union

L'octroi d'une aide de l'Union aux projets d'intérêt commun est subordonné au respect de la législation applicable de l'Union¹³, 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.

6.2.4. Contribution minimale de l'Union européenne

Sauf dans des cas dûment justifiés, le montant total demandé en tant que contribution de l'Union aux coûts éligibles d'une action proposée sera compris entre 1 000 000 EUR et 5 000 000 EUR; cette fourchette n'est pas applicable aux actions proposées au titre de la priorité 4, pour lesquelles les demandes de contribution de l'Union aux coûts éligibles devront être comprises entre 500 000 EUR et 2 500 000 EUR.

6.2.5. Indépendance des travaux/études

Une proposition doit porter soit sur des travaux soit sur des études, au sens de l'article 2, paragraphes 8 et 9, du règlement RTE.

¹³ Conformément à l'article 3, paragraphe 1, du règlement RTE.

6.3. Motifs d'exclusion

Dans l'appel à propositions, la Commission attirera l'attention des candidats sur les articles 93 à 96 et l'article 114 du règlement (CE, Euratom) n° 1605/2002 du 25 juin 2002 portant règlement financier applicable au budget général des Communautés européennes¹⁴ (ci-après, 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° 1605/2002¹⁵ (ci-après, les «modalités d'exécution 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

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.

Les candidats qui sont des États membres, des organismes du secteur public (autorités locales ou régionales, organismes de droit public¹⁶ ou associations formées par une ou plusieurs de ces autorités ou un ou plusieurs de ces organismes de droit public¹⁷, organisations internationales¹⁸) ou un groupement européen d'intérêt économique (GEIE) sont dispensés de prouver leur capacité financière¹⁹.

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.

¹⁴ JO L 248 du 16.9.2002, p. 1.

¹⁵ JO L 357 du 31.12.2002, p. 1.

¹⁶ Organisme de droit public: tout organisme a) créé pour satisfaire spécifiquement des besoins d'intérêt général ayant un caractère autre qu'industriel ou commercial; b) doté de la personnalité juridique; et c) dont l'activité est financée majoritairement par l'État, des autorités régionales ou locales, 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 désignés par l'État, des autorités régionales ou locales, ou d'autres organismes de droit public.

¹⁷ 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).

¹⁸ Aux termes de l'article 43, paragraphe 2, du règlement (CE, Euratom) n° 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.

¹⁹ Créé conformément au règlement (CEE) n° 2137/85 du Conseil du 25 juillet 1985.

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

Les informations fournies par les candidats ayant bénéficié d'une aide au titre du RTE-T à partir de 2004 peuvent être prises en considération pour évaluer la capacité opérationnelle 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 européen prend en considération, entre autres, les critères d'attribution généraux suivants:

- 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 il contribue au rééquilibrage des différents modes de transport en faveur des plus respectueux de l'environnement;
- la qualité de la candidature.

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.

9. TAUX DE COFINANCEMENT MAXIMAL²⁰

Le montant du concours financier de l'Union ne dépasse pas les taux suivants:

- études: 50 % des coûts éligibles
- 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.

10. INSTRUMENT DE MISE EN ŒUVRE

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

²⁰ Conformément à l'article 6, paragraphe 2, du règlement RTE.