

COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 05/02/2010  
C(2010) 607 final

**DÉCISION DE LA COMMISSION**

**du [...]**

**établissant un programme de travail pluriannuel pour l'octroi en 2010 de subventions  
dans le domaine du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) pour la  
période 2007-2013**

## DÉCISION DE LA COMMISSION

du [...]

### **établissant un programme de travail pluriannuel pour l'octroi en 2010 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 communautaire 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° 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 «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 «les modalités d'exécution du règlement financier»), 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 entraînant 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 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) Le programme de travail pour 2010 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 doit 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 permettre la prise en charge du 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» visée à 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 2010,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

Le présent programme de travail pluriannuel pour l'octroi d'un concours financier en 2010 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 2010 pour la ligne budgétaire suivante:

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

Ces crédits peuvent également permettre la prise en charge des intérêts de retard.

La mise en œuvre de la présente décision dépend de la disponibilité des crédits prévus dans l'avant-projet de budget 2010, après adoption du budget pour 2010 par l'autorité budgétaire.

*Article 3*

L'ordonnateur délégué est destinataire de la présente décision.

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 2010, 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 2010, doté de ressources supplémentaires.

### **2. PRIORITÉS ET GRANDES LIGNES DES INTERVENTIONS DE L'UNION 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:

- Services d'information fluviale (SIF)
- Gestion du trafic aérien (ATM) / Blocs d'espace aérien fonctionnels (FAB)

Pour ces différentes catégories de projets, le présent programme de travail définit des objectifs généraux et des priorités, ainsi que des objectifs spécifiques. Ils pourront être précisés dans l'appel de 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:**

##### *3.1.1. Services d'information fluviale (SIF)*

En vertu de l'article 11, paragraphe 4, (et de l'article 15) des orientations sur les RTE, l'objectif général de cette initiative est d'encourager le déploiement de «l'infrastructure intelligente SIF» dans le cadre d'une mise en œuvre harmonisée, au niveau européen, des services d'information fluviale (SIF), réglementés par la **directive 2005/44/CE**<sup>5</sup> qui définit des règles contraignantes pour la communication de données et l'équipement SIF, ainsi que le

---

<sup>5</sup> Les coûts encourus pour les projets sont éligibles à partir du 1<sup>er</sup> janvier de l'exercice budgétaire correspondant.

niveau minimum de service des futures applications SIF. La directive constitue le cadre du déploiement de systèmes et services SIF harmonisés et interopérables à travers l'Europe.

Pour la période de programmation 2007-2013, les projets doivent porter essentiellement sur le déploiement d'une infrastructure relais et sur la fourniture de services d'information fluviale. La multiplicité de ces services requiert un niveau élevé d'interopérabilité et de compatibilité des services eux-mêmes, des technologies diffusantes sur lesquelles ils reposent et des processus associés.

Afin d'encourager la mise en œuvre coordonnée des SIF en Europe, le plan directeur pour les SIF RTE-T a recensé les activités SIF nationales en cours et prévues ainsi que les plans d'investissement et a défini un certain nombre d'aspects techniques considérés comme prioritaires dans le contexte du programme RTE-T. Il a en outre souligné plusieurs problèmes juridiques et organisationnels qui devront être résolus à un moment ou à un autre pour optimiser les avantages des SIF et pour garantir une mise en œuvre coordonnée, harmonisée et synchronisée dans les différents pays concernés.

### *3.1.2. Gestion du trafic aérien (ATM) / Blocs d'espace aérien fonctionnels (FAB)*

Cette priorité porte sur la création de blocs d'espace aérien fonctionnels (FAB) conformément à la législation «ciel unique européen» (règlements de base (CE) n° 549/2004, n° 550/2004, n° 551/2004, n° 552/2004 et leurs modifications de 2009, adoptées par le Parlement européen et le Conseil le 7 septembre 2009).

Les FAB sont un mécanisme essentiel de la législation «ciel unique européen» qui doit permettre d'exploiter les avantages opérationnels d'une coopération renforcée entre les prestataires de services de navigation aérienne ou, le cas échéant, par l'intermédiaire d'un fournisseur intégré. Les FAB sont définis indépendamment des frontières nationales. La fourniture des services de navigation aérienne doit être fondée sur la performance et optimisée.

En parallèle à l'introduction d'un règlement sur les performances et à la consolidation des fonctions de réseau de l'ATM, l'accélération de la création des FAB constitue la mesure clé, dans le cadre de la nouvelle approche réglementaire, pour atteindre les objectifs d'amélioration des normes actuelles en matière de sécurité du trafic aérien, pour contribuer au développement durable du système de transport aérien et pour améliorer les résultats globaux de l'ATM et des services de navigation aérienne en Europe. Les États membres devront établir, sur la base des exigences fixées par le règlement sur la fourniture de services, des plans de mise en œuvre pour la création de FAB dans leur espace aérien.

Il est prévu un financement RTE-T pour soutenir des études sur les FAB, la phase préalable à la mise en œuvre de ceux-ci et leur déploiement. Les pays tiers sont invités à participer aux projets; cependant, conformément au règlement (CE) n° 680/2007, ils ne peuvent pas bénéficier de financement de l'UE au titre des RTE-T (voir également la partie 6.1).

## **3.2. Objectifs spécifiques**

### *3.2.1. Services d'information fluviale (SIF)*

L'objectif global est de favoriser le déploiement de l'«infrastructure intelligente SIF» dans le cadre d'une mise en œuvre harmonisée des SIF dans toute l'Europe pour la période de programmation RTE-T 2007-2013.

Les services d'information fluviale sont réglementés par la **directive 2005/44/CE** qui définit des règles contraignantes pour la communication de données et l'équipement SIF, ainsi que le niveau minimum de service des futures applications SIF. La directive constitue un cadre européen pour la mise en œuvre harmonisée des SIF, ainsi que pour la compatibilité et l'interopérabilité des systèmes SIF actuels et futurs dans toute l'Europe.

Les projets doivent porter essentiellement sur le déploiement d'une infrastructure relais et sur la fourniture de services d'information fluviale. La multiplicité de ces services requiert un niveau élevé d'interopérabilité et de compatibilité des services eux-mêmes, des technologies diffusantes sur lesquelles ils reposent et des processus associés.

Le plan directeur pour les SIF (Master plan IRIS) a mentionné un certain nombre d'aspects techniques qui sont considérés comme prioritaires dans le contexte du programme RTE-T. Il a en outre souligné plusieurs problèmes juridiques et organisationnels, qui devront être résolus à un moment ou à un autre pour optimiser les avantages des SIF et pour garantir une mise en œuvre coordonnée, harmonisée et synchronisée dans les différents pays concernés.

Les aspects techniques sont les suivants:

- installer les équipements embarqués et les infrastructures au sol requis (matériel, logiciels, etc.);
- faire des essais et valider la faisabilité technique, l'interopérabilité et la compatibilité des technologies, des systèmes, des services et des applications;
- continuer d'améliorer les technologies, systèmes, services et applications essentiels pour les SIF et parachever leur mise au point;
- mettre en œuvre de nouveaux services SIF harmonisés, en particulier au niveau de la gestion des transports et de la sécurité;
- fournir un retour d'informations et contribuer à la mise à jour et à l'amélioration des normes et des spécifications techniques.

Aspects organisationnels:

- préciser les missions et les responsabilités des autorités associées aux services d'information fluviale et à leur mise en place;
- définir et mettre en œuvre des concepts d'échange (transnational) de données.

Questions juridiques

- élaborer des accords administratifs relatifs aux échanges internationaux de données et aux questions connexes.

### *3.2.2. Gestion du trafic aérien (ATM) / Blocs d'espace aérien fonctionnels (FAB)*

Conformément à l'article 9 bis du règlement (CE) n° 550/2004, les FAB doivent, en particulier:

- être étayés par un dossier de sécurité;
- permettre une utilisation optimale de l'espace aérien compte tenu des courants de trafic aérien;

- assurer la cohérence avec le réseau européen de routes mis en place conformément à l'article 6 du règlement sur l'espace aérien;
- se justifier par la valeur ajoutée globale qu'ils procurent, y compris l'utilisation optimale des ressources techniques et humaines, sur la base d'analyses coûts-bénéfices;
- assurer un transfert fluide et souple de la responsabilité du contrôle de la circulation aérienne entre les unités des services de la circulation aérienne;
- garantir la compatibilité des différentes configurations d'espace aérien, en optimisant entre autres les régions actuelles d'information de vol; respecter les conditions découlant des accords régionaux conclus au sein de l'OACI;
- respecter les accords régionaux qui existent à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, en particulier ceux concernant les pays tiers européens;
- faciliter la cohérence avec les objectifs de performance de l'Union.

Les États membres doivent aligner leurs dispositions concernant les services de navigation aérienne sur les règlements relatifs au ciel unique européen.

Les nouvelles routes aériennes qui traversent les FAB doivent être établies en étroite coordination avec les autorités militaires afin de parvenir à une approche harmonisée dans tous les États membres participants.

Les auteurs de projet sont encouragés à pratiquer l'échange d'informations et le transfert de connaissances avec les responsables d'autres projets relatifs aux FAB, afin de partager les enseignements tirés, notamment en ce qui concerne la nomination du gestionnaire de réseau et du coordonnateur du système de FAB.

Il convient d'établir des principes et des critères communs pour la conception des routes et des secteurs en vue d'assurer une utilisation de l'espace aérien sûre, économiquement efficace et respectueuse de l'environnement. La conception des secteurs doit être compatible notamment avec la conception des routes.

Il est prévu un financement RTE-T pour soutenir des études sur les FAB, la phase préalable à la mise en œuvre de ceux-ci et leur déploiement.

#### **4. RÉSULTATS ESCOMPTÉS**

La mise en œuvre en 2010 d'une partie du programme de travail pluriannuel pour la période 2007-2013 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.

L'aide au déploiement d'une infrastructure SIF doit aboutir à des services de gestion du trafic et du transport fluviaux totalement intégrés, qui favoriseront la navigation intérieure de l'Atlantique à la mer Noire.

Il est prévu que le soutien apporté à la création et au déploiement des FAB permette de nouvelles améliorations de la sécurité et de l'efficacité de l'ATM.

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 par l'Union doit faciliter la collecte des fonds publics et privés nécessaires pour respecter les exigences des calendriers.

## 5. CALENDRIER DES APPELS DE PROPOSITIONS 2010 ET MONTANTS INDICATIFS DISPONIBLES

Projets visés au point	Appels (dates indicatives et particularités)	Montants indicatifs <sup>6</sup>
3.1.1. Services d'information fluviale (SIF)	Avril 2010	10 Mio EUR
3.1.2. Gestion du trafic aérien (ATM) / Blocs d'espace aérien fonctionnels (FAB)	Février 2010	20 Mio EUR

Il est prévu de lancer l'appel de propositions pour les services d'information fluviale en avril 2010 et celui pour l'ATM et les FAB en février 2010.

### 5.1. CALENDRIER INDICATIF DES APPELS DE PROPOSITIONS ET MONTANTS DISPONIBLES DANS LE PROGRAMME DE TRAVAIL PLURIANNUEL DE FIN 2010 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 6,4104 et 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:

Champ	Appels (dates indicatives et particularités)	Montants indicatifs
Projet prioritaire n° 21 – Autoroutes de la mer *	2010	Jusqu'à 85 Mio EUR
	2011	Jusqu'à 150 Mio EUR
	2012	Jusqu'à 25 Mio EUR
STI - Route	2011	Jusqu'à 100 Mio EUR

<sup>6</sup> Les coûts encourus pour les projets sont éligibles à partir du 1<sup>er</sup> janvier de l'exercice budgétaire correspondant.

Services d'information fluviale (SIF) *	2011	Jusqu'à 15 Mio EUR
	2012	Jusqu'à 10 Mio EUR

\* 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, une évaluation à mi-parcours du programme pluriannuel RTE-T est prévue en 2010 afin de répertorier les projets pour lesquels il ne sera pas fait usage des fonds affectés au cours de la période de programmation. La planification des prochains appels de propositions, telle qu'établie dans le tableau ci-dessus, pourra être révisée à la lumière de cet examen. La Commission prévoit notamment de lancer un troisième appel de propositions ERTMS en 2011 comme contribution finale pour le déploiement rapide du système.

## 6. CRITÈRES D'ÉLIGIBILITÉ

### 6.1. Candidats admissibles

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

- un ou plusieurs États membres (conjointement) (les projets transnationaux doivent concerner 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 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. 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 de l'Union.

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

L'octroi d'une aide par l'Union aux projets d'intérêt commun est subordonné au respect du droit de l'Union applicable<sup>7</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 de propositions, la Commission attirera l'attention des candidats sur le règlement (CE, Euratom) n° 1605/2002 du 25 juin 2002 portant règlement financier applicable au budget général des Communautés européennes<sup>8</sup> (ci-après «le règlement financier»), et notamment son article 75, paragraphe 1, ainsi que sur 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 25 juin 2002 portant règlement financier applicable au budget général des Communautés européennes<sup>9</sup> (ci-après «les modalités d'exécution du règlement financier»), et notamment son article 90.

## 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 doivent être joints à la demande de subvention.

Les candidats qui sont des organismes du secteur public<sup>10</sup> ou des organismes de droit public<sup>11</sup> sont dispensés de prouver leur capacité financière.

---

<sup>7</sup> Conformément à l'article 3, paragraphe 1, du règlement RTE.

<sup>8</sup> JO L 248 du 16.9.2002, p. 1.

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

<sup>10</sup> Aux fins du programme RTE-T, on entend par «organisme du secteur public», l'État, les collectivités territoriales, les organismes de droit public et les associations formées par une ou plusieurs de ces collectivités ou un ou plusieurs de ces organismes de droit public.

<sup>11</sup> Aux fins du programme RTE-T, on entend par «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) ayant la personnalité juridique; et
- c) soit financé majoritairement par l'État ou les collectivités territoriales, soit dont l'organe d'administration, de direction ou de surveillance est composé de membres dont plus de la moitié est désignée par l'État ou les collectivités territoriales.

## **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).

Les candidats qui sont des organismes du secteur public ou des organismes de droit public sont dispensés de prouver leur capacité technique. 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 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 européen prend en considération, entre autres, les critères d'attribution généraux suivants<sup>12</sup>:

- la maturité du projet;
- l'effet incitatif que l'intervention de l'Union aura sur les financements publics et privés;
- la solidité du montage financier des projets;
- 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;
- le texte des différents appels de propositions pourra contenir des critères spécifiques pour les projets menés dans les domaines des SIF, de l'ATM et des FAB.

---

<sup>12</sup> Règlement RTE; C(2007) 2158 du 23.5.2007.

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

Les appels de propositions ou les documents qui les accompagnent pourront recommander des plafonds et/ou des seuils pour le concours financier de l'Union.

L'équilibre global entre les différents modes de transport pourra être pris en compte pour sélectionner les propositions à financer.

## **9. TAUX DE COFINANCEMENT MAXIMAL<sup>13</sup>**

Le montant du concours financier de l'Union ne dépasse 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;
- systèmes de gestion du trafic routier, aérien, fluvial, maritime et côtier: 20 % maximum du coût éligible des travaux.

## **10. INSTRUMENT DE MISE EN ŒUVRE**

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

---

<sup>13</sup> Conformément à l'article 6, paragraphe 2, du règlement RTE.