

FR

FR

FR



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 25 mai 2007
C(2007)2183

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 25 mai 2007

**établissant un projet de programme de travail annuel en matière de subventions dans le
domaine du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) pour l'année 2007**

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 25 mai 2007

établissant un projet de programme de travail annuel en matière de subventions dans le domaine du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) pour l'année 2007

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° [règlement .../2007/CE] du Parlement Européen et du Conseil du [.../.../2007] déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens¹ (ci-après dénommé «règlement RTE»), et notamment ses articles 3, 5 et 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 transport², modifié en dernier lieu par la décision n° 884/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 (ci-après dénommée «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 européennes³, dernièrement modifié par le règlement (CE, Euratom) n°1995/2006 du 13 décembre 2006⁴ (ci-après dénommé «règlement financier»), et notamment son article 110, paragraphe 1,

vu son règlement (CE, Euratom) n° 2342/2002 du 23 décembre 2002 portant 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 européennes⁵ (ci-après dénommé «dispositions d'application du règlement financier»), modifié en dernier lieu par le règlement de la Commission (CE, Euratom) n°478/2007 du 23 Avril 2007⁶, et notamment son article 166,

Considérant ce qui suit:

- (1) Le programme de travail annuel en matière de subventions dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) est établi par la Commission

1 JO L [...] du [.../.../2007], p. [...],

2 JO L 228 du 9.9.1996, p. 1.

3 JO L 248 du 16.9.2002, p. 1.

4 JO L 390, 30.12.2006, p.1

5 JO L 357 du 31.12.2002, p. 1.

6 JO L 227 du 19.8.2006, p.1.

conformément à l'article 8 du règlement RTE et conformément à la procédure définie à l'article 15.

- (2) En vertu de l'article 110 du règlement financier, les subventions font l'objet d'une programmation annuelle, publiée en début d'exercice.
- (3) En vertu de l'article 166 du règlement (CE) n° 2342/2002, le programme de travail en matière de subventions est adopté par la Commission. Il précise l'acte de base, les objectifs et le calendrier des appels de propositions, ainsi que leur montant indicatif et les résultats attendus.
- (4) Le programme de travail annuel concernant les subventions dans le domaine du réseau transeuropéen de transport pour l'année 2007 définit les objectifs généraux et les actions prioritaires en rapport avec ces subventions, les résultats escomptés, les critères d'éligibilité, de sélection et d'attribution⁷.
- (5) Pour l'ensemble de la période 2007-2013, les fonds disponibles pour les programmes de travail annuels représenteront entre 15% et 20% du montant financier de référence de 8,013 milliards d'euros pour le réseau transeuropéen de transport prévu par l'article 18 du règlement RTE. Le montant indicatif des fonds disponibles pour le programme annuel 2007 est de 122.607.450€
- (6) Le programme de travail de l'année 2007 doit être considéré comme une décision de financement au sens de l'article 75(2) du règlement (CE, EURATOM) n°1605/2002. L'adoption de la décision financière correspondante est suspendue à la disponibilité des crédits d'engagement budgétaire de la ligne 06 03 03.
- (7) Dans le but de mettre en place "l'instrument de garantie de prêt" comme défini dans l'Article 6 (1)(d) du règlement RTE et selon les termes fixés dans l'annexe au règlement, un montant de 10 Millions d'€ sera mis en 2007 à disposition à la BEI, correspondant à la contribution annuelle de la Commission à "l'instrument de garantie de prêt"
- (8) L'adoption et l'entrée en vigueur du règlement RTE en tant qu'acte de base conformément à l'article 49 du règlement financier sont prévues pour 2007.
- (9) L'autorité financière a adopté le budget 2007 le 14 décembre 2006, néanmoins une réserve a été prévue par le Parlement européen concernant le budget RTE pour 2007.
- (10) Le programme annuel comportant les règles détaillées relatives à la procédure de présentation et de sélection des actions sera soumis au comité conformément à l'article 15, paragraphe 2, du règlement RTE, une fois que le Parlement aura exercé son droit de regard.
- (11) Afin de permettre la bonne exécution du budget 2007 et d'assurer la continuité entre le précédent et le nouveau règlement, il convient d'adopter le programme de travail annuel et les règles détaillées de soumission et de sélection des projets dans le

⁷ Conformément aux principes définis à l'article 5 du règlement (CE) du Conseil n° [règlement .../2007/CE] du [...]/.../2007] déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens.

domaine du RTE-T comme mesure préparatoire soumise aux conditions suivantes: 1) l'acte de base est adopté et entre en vigueur, 2) le budget requis est alloué et la réserve annulée et 3) les procédures de comité sont respectées.

- (12) La présente décision n'est pas une décision financière au sens de l'article 75 (2) du règlement financier et de l'article 90 des règles d'application, ainsi que de l'article 15 de la décision de la Commission du 11 Mars 2004⁸ établissant les règles internes pour l'exécution du budget, tant que les conditions énumérées ci-dessus ne sont pas remplies et que la décision n'est pas confirmée.
- (13) La présente décision ne peut être considérée comme une décision de financement pour des projets devant être sélectionnés suite à l'appel de propositions qui doit être lancé en 2007.
- (14) L'achèvement des infrastructures prioritaires des RTE et le soutien aux activités de recherche et d'innovation sont des éléments essentiels de la stratégie de Lisbonne pour la croissance et pour l'emploi et, en tant que tels, ils figurent dans les lignes directrices intégrées pour la croissance et l'emploi (2005-2008). À cet égard, la ligne budgétaire consacrée au RTE-T continuera de jouer un rôle décisif dans le soutien financier au développement de nouvelles infrastructures de transport.

DÉCIDE:

Article premier

Le projet de programme de travail annuel en matière de subventions dans le domaine du réseau transeuropéen de transport pour l'année 2007-, tel qu'il est établi à l'annexe 1, est adopté.

Le présent projet de programme de travail annuel énonce en détail les règles relatives à la procédure de présentation et de sélection des projets. L'adoption du programme de travail annuel dépend de:

- a) l'adoption et l'entrée en vigueur du règlement RTE,
- b) l'annulation par le Parlement européen de la réserve relative aux crédits budgétaires pour 2007,
- c) l'existence d'une approbation formelle du projet de programme de travail annuel comportant les règles détaillées relatives à la procédure de soumission et de sélection des actions par le comité du programme institué en vertu du règlement RTE, le droit de regard du Parlement européen ayant été respecté.

⁸ Dernièrement modifiée par C(2007) 513 du 21 Février 2007

Fait à Bruxelles, le [...]

Par la Commission

[...]

Membre de la Commission

ANNEXE 1

Projet de programme de travail annuel en matière de subventions dans le domaine du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) pour la période 2007- 2013

1. ACTE DE BASE:

Règlement (CE) n° [règlement .../2007/CE]⁹ du Parlement Européen et du Conseil déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens (ci-après dénommé «règlement RTE»).

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, modifié en dernier lieu par la décision n° 884/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 (ci-après dénommée «orientations sur les RTE»),

2. BUDGET

2.1. Ligne budgétaire

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

2.2. Ressources budgétaires

En 2007, le montant total de 122.607.450 € est disponible pour le programme annuel dont un montant total de 112.607.450 € de subventions pour les projets d'utilité communautaire dans le domaine du réseau transeuropéen de transport. Un montant de 10 Millions d'€ sera mis à la disposition de "l'instrument de garantie de prêt" prévu par le règlement RTE.

3. OBJECTIFS ET PRIORITÉS

L'aide qui doit être allouée au titre du programme de travail annuel sera un élément essentiel du financement communautaire du réseau transeuropéen de transport pendant la période 2007 – 2013. Elle viendra compléter les efforts développés dans le programme pluriannuel, dans la mesure où le programme annuel ne supportera pas les actions étant déjà supportées par le programme pluriannuel (Article 8.3 du règlement RTE).

Le programme annuel pourra s'adresser aux priorités du réseau transeuropéen de transport telles qu'elles ont été fixées dans le règlement RTE, avec un degré élevé de flexibilité pour satisfaire de nouvelles exigences, compte tenu de sa périodicité annuelle.

Pour l'année 2007, le programme concernera en particulier:

- les 30 projets prioritaires présentés dans l'annexe III des orientations sur les RTE, conformément à l'article 19, à condition qu'ils ne reçoivent pas de soutien par le biais du programme pluriannuel et là où la faible taille et l'organisation temporelle des mesures le justifient.

⁹ JO L [...] du [.../2006], p. [...],

- mesures visant à développer un réseau ferroviaire interopérable, à l'exception des mesures pour le développement de l'ERTMS, mais en particulier pour les lignes ferroviaires servant au transport de marchandises conformément à l'article 10 des orientations sur les RTE.
- mesures visant à promouvoir le transport maritime et le transport par voies navigables intérieures conformément à l'article 11 des orientations sur les RTE.
- mesures visant à répondre aux problèmes les plus urgents des aéroports, en conformité avec la récente communication sur la capacité et l'efficacité des aéroports: optimisation de la capacité existante, maximisation de la sûreté et de la sécurité, limitation de l'impact environnemental, en accord avec l'Article 13 des orientations sur le RTE.
- mesures visant à promouvoir le transport routier, en particulier pour promouvoir de bons standards de confort et de sécurité ainsi que garantir une intégration durable des infrastructures routières dans la chaîne globale de transport, en accord avec l'Article 9 des orientations sur le RTE.
- mesures visant à promouvoir le déploiement d'une infrastructure de transport durable (Article 1 des orientations RTE) - c'est-à-dire en appliquant l'acquis communautaire¹⁰ dans le domaine de l'environnement - et en particulier celles qui favoriseront la coopération intermodale en intégrant judicieusement et facilement les différents modes de transport (comme il est fait référence pour les différents modes de transport respectivement aux articles 5, 9, 10, 11, 14 et 16 des orientations RTE).
- Le programme annuel s'adressera aux priorités de développement du RTE-T qui ne sont pas couvertes par le programme pluriannuel. Le programme annuel donnera cependant une priorité claire aux projets s'adressant aux sujets clés du RTE-T comme le franchissement de frontières ou les goulets d'étranglement.
- Une contribution à "l'instrument de garantie de prêt", en accord avec l'Article 6.1.d du règlement RTE, qui fixe la contribution financière au provisionnement et à la dotation de capital pour les garanties que doit accorder la BEI sur ses ressources propres au titre de l'instrument de garantie de prêt, dans le but de partager le risque et de fournir un soutien aux investisseurs des projets d'infrastructures pertinents pour le réseau transeuropéen de transport. Le fond annuel peut être utilisé pour apporter un soutien aux projets mis en œuvre aussi bien par les programmes pluriannuel qu'annuel.
- Dans le but d'attirer plus de financements privés pour le déploiement de projets stratégiques d'infrastructure de transport, le programme RTE-T encouragera les actions visant à promouvoir l'implication du secteur privé, particulièrement dans le développement

¹⁰ Directive 2001/42/CE relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, Directive (85/337/CEE modifiée par 97/11/CE et 2003/35/CE) concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, Directive 79/409/CEE concernant la conservation des oiseaux sauvages, Directive 92/43/CEE concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages, Directive 2000/60/CE établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau, Communication - Pour une Europe en mouvement - Mobilité durable pour notre continent - Examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports publié en 2001 par la Commission européenne, COM(2006) 314

et le financement de projets d'infrastructure bénéficiant d'un soutien communautaire (comme prévu dans l'Article 7 du Nouveau règlement Financier).

- Dans le but d'augmenter le bénéfice social de l'innovation et de réduire le décalage pour la mise en œuvre dans les politiques de transport, le financement RTE devra où cela est possible encourager le déploiement de projets qui s'appuient sur des activités de recherche, déploient de nouvelles technologies ou soutiennent la mise en œuvre de la législation communautaire.

Objectifs spécifiques des projets pour le réseau transeuropéen de transport comme définis dans les orientations pour les RTE, y compris les projets prioritaires visés à l'article 19.

Par ces objectifs généraux, la Commission souhaite assurer une complémentarité maximale dans le financement des projets du réseau transeuropéen de transport par le biais du programme pluriannuel et en règle générale - selon le budget disponible - maximiser la valeur ajoutée pour le programme RTE-T. De plus, le soutien communautaire devra faciliter la mise en œuvre de sections ou parties de projet, qui sont d'une importance capitale pour la fluidité du trafic sur l'axe tout entier et qui, s'ils n'étaient pas achevés dans le délai fixé, réduiraient les bénéfices issus des investissements portant sur d'autres tronçons du même axe. Ainsi, l'aide communautaire a pour rôle de promouvoir une mise en œuvre cohérente des axes prioritaires dans leur globalité dans tous les États membres directement concernés et invite à donner la priorité qui convient aux tronçons en question dans leurs décisions politiques et de planification d'investissements, afin de coordonner les activités d'un pays à l'autre et d'optimiser les schémas de financement.

Les concours financiers communautaires devront 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 critiques des axes RTE. Par conséquent, le programme annuel de travail du RTE-T donnera, pour l'année 2007, la priorité la plus haute aux domaines suivants:

Projet prioritaires non-couverts par le programme pluriannuel:

Une importance particulière sera également donnée aux projets prioritaires identifiés dans les orientations RTE-T qui ne sont pas financés par le programme pluriannuel, en accord avec le point 3 de l'Article 8 du règlement RTE. Cela peut concerner des sections propres aux projets prioritaires ou des actions qui ajoutent aux projets prioritaires d'autres sections financées par ce programme.

En général les projets s'adresseront aux zones problématiques du réseau de transport comme les projets transfrontaliers, l'achèvement de sections transfrontalières et de goulets d'étranglement situés sur des axes de transport et constituant un obstacle à la continuité du flux de circulation (en termes de capacité et de qualité de service). À cet égard, il sera tenu compte du rôle du projet dans la mise en œuvre des autres politiques dans le domaine des transports – comme la législation en vigueur concernant les entreprises ferroviaires, la politique en matière de transport ferroviaire de marchandises, etc.

Transport FERROVIAIRE,

Les projets dans le domaine du transport ferroviaire pourront aussi bien contribuer au développement du réseau à grande vitesse qu'au réseau conventionnel dans le but de promouvoir un trafic de passager et de marchandise plus durable, des interfaces efficaces avec les autres moyens de transport et des correspondances optimisées avec les réseaux ferroviaires régionaux et locaux tout en offrant aux usagers un niveau élevé de sûreté, de confort et de qualité. Dans le but d'assurer une interopérabilité complète et des conditions optimales de sûreté dans les infrastructures ferroviaires proposées, les propositions ne seront examinées que si la législation relative à l'interopérabilité est respectée et qu'un plan de déploiement de l'ERTMS y est inclus.

Transport ROUTIER

Les projets dans le domaine du transport routier devront contribuer au déploiement ou à l'amélioration d'autoroutes ou de routes de haute qualité, avec un niveau de services, de confort et de sûreté élevé, uniforme et continu, dans le but d'améliorer l'accessibilité de et vers les régions périphériques ou enclavées, ainsi que fournir des interfaces efficaces et durables avec le système de transport dans sa globalité et contourner les goulets d'étranglement, comme les centres urbains, dans le but d'obtenir la durabilité des opérations.

Transport FLUVIAL

Voies navigables – La priorité devra être donnée aux actions dont le but est:

-établissement d'une navigabilité stable dans le canal sur une section définie du Réseau RTE de voies navigables pour la continuité du passage des bateaux et des convois poussés toute l'année, selon la classe (Classe IV et supérieure).

-Amélioration/élargissement/augmentation de la capacité/modernisation des **écluses** sur le réseau de voies navigables RTE dans le but de permettre le passage aisé de bateaux et convois poussés.

-Augmentation de la **hauteur sous pont** sur le réseau de voies navigables RTE dans le but d'autoriser un passage continu et sans obstacle de bateaux de containers jusqu'à 3 containers en hauteur.

Ports de navigation intérieure sur le réseau des voies navigables RTE: disposition d'installations de transbordement, équipement de manutention de containers ainsi que des équipements de roulage, infrastructures de base à l'intérieur du périmètre du port ainsi que les infrastructures reliant le port aux réseaux ferrés et routiers dans le but d'augmenter la capacité de transbordement entre la route, le rail et le transport fluvial.

Ports maritimes: En plus des exigences génériques et des exigences imposées par les obligations légales, les initiatives pour améliorer la dimension intermodale des ports et leur accès à leur *hinterland*, pour augmenter l'efficacité des opérations portuaires (sans nécessairement ajouter une capacité portuaire supplémentaire), pour stimuler la communication interportuaire et navire-port et un flux facile de documentation – avec un accent particulier sur les solutions pour les ports de commerce commerçant entre eux et pour la sécurité et la sûreté des opérations portuaires et la sécurité des accès aux ports aussi bien du côté terrestre que maritime.

La priorité sera accordée aux projets dont le but est de permettre un accès efficace et sûr aux zones portuaires, aussi bien maritime (digues et chenaux de dragages, canaux et cercle de giration) que terrestres (écluses, accès ferroviaire et routier). Les infrastructures telles que quais, toute parcelle de terrain au dessus du niveau de la mer ou tout autre investissement qui permet aux navires de mouiller ou d'accoster (jetées, embarcadères, quais, docks, bouées,...) ne seront pas financés sans que les candidats n'aient fourni des engagements clairs et explicites pour le lancement d'un appel d'offre pour l'exploitation du terminal portuaire.

Transport AERIEN

Aéroport: La demande en transport aérien est renforcée non seulement par les besoins économiques et commerciaux, mais aussi par l'évolution des besoins culturels et sociétaux. Par conséquent, le trafic aérien devrait au moins doubler dans les vingt prochaines années.

Différentes études montrent que la capacité des aéroports ne pourra pas faire face à la croissance rapide de la demande et pourrait devenir **le facteur limitant** dans la chaîne du transport aérien. Les retombées liées à ce maillon faible menacent l'ensemble de la chaîne de transport aérien. Comme les transports aériens sont considérés comme un "moteur" de la croissance économique, cela risque à son tour de nuire à la compétitivité globale de l'économie européenne.

Les actions suivantes sont de ce fait considérées comme des priorités, dans la mesure où les aéroports du RTE-T sont concernés: Faire un meilleur usage de la capacité aéroportuaire existante, une approche cohérente vis-à-vis des aérodromes, promouvoir la "co-modalité", l'intégration et la collaboration des modes de transport, augmenter la capacité environnementale des aéroports.

Dans le but de réduire l'impact du transport aérien, développement de mesures visant à promouvoir la durabilité environnementale dans le cadre de l'optimisation du réseau.

Outre le but de concentrer l'aide sur les projets prioritaires du réseau transeuropéen de transport, la Commission invite les Etats membres notamment à participer aux projets qui couvrent ou présentent un bénéfice direct à la Communauté dans son ensemble, impliquant différents Etats membres ou reliant les réseaux de différents Etats membres.

Transport MULTIMODAL

Mesure de transport multimodal pour promouvoir le déploiement de l'infrastructure (article 1^{er} des orientations RTE) qui soutiendra le transport durable, celles-ci incluront la stimulation du développement des concepts d'intermodalité, de multi-modalité et de co-modalité ainsi que de l'infrastructure qui intègre efficacement le potentiel des différents modes de transport, contribuant ainsi à une utilisation intelligente du réseau de transport global. Les actions concrètes viseront à optimiser la capacité et l'efficacité de l'infrastructure nouvelle et existante et à fournir une mobilité durable pour les passagers et les marchandises.

Pour toutes les catégories de projets susmentionnées, les propositions de projets retenues seront soutenues conformément à l'article 6 "Formes et modalités du concours financier communautaire" du règlement (CE) n° [règlement.../2007/CE fixant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier Communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport.

Objectifs spécifiques des activités horizontales prioritaires

Instrument de garantie de prêt

La Banque Européenne d'Investissement (EIB) sera un partenaire de partage des risques et gèrera la contribution de l'UE à l'instrument de garantie de prêt au nom de la Communauté. La contribution à l'instrument de garantie sera de 10 Millions d'€ en 2007. Le détail exact des modalités et conditions pour le déploiement de l'instrument de garantie de prêt, y compris son contrôle, seront fixés par un accord de coopération entre la Commission et la BEI, en prenant en considération les dispositions fixées à l'annexe du nouveau règlement RTE.

Partenariats Public-Privé (PPP)

Afin d'attirer plus de financements privés pour le déploiement des projets stratégiques d'infrastructure de transport, le programme RTE encouragera les actions visant à promouvoir la participation du secteur privé dans le développement et le financement des projets RTE Transport, en particulier ceux qui bénéficient d'un soutien financier de la Commission.

En 2007, cette aide visera les actions sur: mise en réseau, évaluation et diffusion de bonnes pratiques, établissement d'une base de données dédiée, fourniture d'aide et de conseils aux promoteurs et/ou aux administrations et fourniture de compétences pour l'évaluation des propositions soumises pour le financement RTE.

En vue d'augmenter et de partager la compétence du secteur public dans le secteur du Partenariat Public Privé, la Commission cherchera des partenaires appropriés, à la fois en termes de savoir-faire et de cofinancement, pour le développement commun d'actions promotionnelles.

RÉSULTATS ESCOMPTÉS

La mise en œuvre du présent programme pour l'année 2007 vise à améliorer encore l'efficacité et la visibilité des concours communautaires pour le financement des actions prioritaires dans le domaine du réseau transeuropéen de transport. L'octroi d'une aide en application du présent programme facilitera la réalisation efficace et en temps utile de l'intégralité ou de parties importantes de projets en matière de RTE-T.

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

Le développement d'actions horizontales visant à encourager le rôle des partenariats public privé devrait augmenter le taux de déploiement de l'infrastructure RTE. En particulier, la coopération prévue avec la Banque Européenne d'Investissement soutiendra mieux les activités des promoteurs publics et privés, fournissant des conseils sur le risque et sur l'investissement comme sur les mesures conservatoires et les outils de gestion des risques.

L'appel à propositions 2007, visant notamment à optimiser l'utilisation de l'infrastructure, à augmenter la sûreté, la sécurité et la qualité des services, promeut également la réalisation des objectifs importants de la politique de transport et la mise en œuvre de la législation correspondante.

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

5. CALENDRIER INDICATIF POUR LES APPELS A PROPOSITIONS ET LES MONTANTS DISPONIBLES

Le montant total des fonds disponibles pour l'appel à propositions de l'année 2007 est de 122.607.450€

Un appel à propositions est prévu pour Mai 2007.

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 des types de demandeur suivant:

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

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

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 sur les RTE peuvent bénéficier d'une aide financière communautaire.

6.2.2 Conformité au droit communautaire

L'octroi d'une aide communautaire aux projets d'intérêt commun est subordonné au respect de la législation communautaire applicable¹¹, notamment en ce qui concerne l'interopérabilité ferroviaire, la protection de l'environnement, la concurrence et la passation de marchés publics.

6.2.3 Autres sources de financement

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

6.3 Motifs d'exclusion

Dans l'appel de 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 européennes¹², ainsi que sur l'article 133 du règlement (CE, Euratom) n° 2342/2002 de la Commission du

¹¹ Conformément à l'article 3, paragraphe 1, du règlement .../2007/CE.

¹² JO L 248 du 16.9.2002, p. 1.

23 décembre 2002 établissant les modalités d'exécution du règlement (CE, Euratom) n° 1605/2002¹³.

7. CRITÈRES DE SÉLECTION

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

7.1. Capacité financière

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

La preuve de la capacité financière n'est pas exigée de la part des États membres, organismes notifiés, entreprises communes, établis en vertu de l'article 171 du traité, ni des organisations internationales¹⁴.

7.2 Capacité technique

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

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

¹³JO L 357 du 31.12.2002, p. 1.

¹⁴ Article 176, paragraphe 4, du règlement financier (CE, Euratom) n° 2342/2002.

8. CRITÈRES D'ATTRIBUTION

8.1 Critères d'attribution

Selon le niveau de contribution aux objectifs et priorités exposées ci-dessus, seules les demandes satisfaisant aux critères d'éligibilité et de sélection seront évaluées conformément aux critères d'attribution généraux suivants, dont le principal objectif est d'évaluer la qualité des propositions. Ces critères, qui sont définis dans le règlement RTE (article 5) seront appliqués de la même manière à toutes les propositions de projets.

- Maturité
- Nécessité de surmonter des obstacles financiers
- Effet de stimulation que l'intervention communautaire aura sur les financements publics et privés
- Solidité du montage financier des projets
- Incidences socio-économiques
- Conséquences environnementales
- Mesure dans laquelle le projet contribue à la continuité et à l'interopérabilité du réseau, ainsi qu'à l'optimisation de sa capacité
- Mesure dans laquelle le projet contribue à améliorer la qualité, la sécurité et la sûreté du service
- Mesure dans laquelle il contribue au fonctionnement du marché intérieur et à la réalisation d'autres priorités du réseau transeuropéen de transport
- Mesure dans laquelle il contribue au rééquilibrage des différents modes de transport en faveur des plus respectueux de l'environnement
- La complexité des projets, par exemple en raison du besoin de traverser des barrières naturelles
- Qualité de la demande