

FR

FR

FR



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le
COM(2008) XXX

Projet de

DÉCISION DE LA COMMISSION

du [...]

**établissant le programme de travail annuel pour l'octroi d'un concours financier
communautaire dans le domaine du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) pour
2008**

Projet de

DÉCISION DE LA COMMISSION

du [...]

établissant le programme de travail annuel pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) pour 2008

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 680/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie¹ (ci-après dénommé «le règlement RTE»), et notamment son article 8,

vu la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport² (ci-après dénommée «les orientations sur les RTE»),

vu le règlement (CE, Euratom) n° 1605/2002 du Conseil du 25 juin 2002 portant règlement financier applicable au budget général des Communautés européennes³ (ci-après dénommé «le règlement financier»), et notamment son article 110, paragraphe 1,

vu son règlement (CE, Euratom) n° 2342/2002 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) Conformément aux principes énoncés à l'article 5 du règlement RTE, le programme de travail annuel pour l'octroi d'un concours financier dans le domaine du réseau transeuropéen de transport pour 2008 devrait définir les objectifs généraux et les actions prioritaires en rapport avec ce concours financier, les résultats escomptés, ainsi que les critères d'éligibilité, de sélection et d'attribution.

1 JO L 162 du 22.6.2007, p. 1.

2 JO L 228 du 9.9.1996, p. 1. Décision modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1791/2006 du Conseil (JO L 363 du 20.12.2006, p. 1).

3 JO L 248 du 16.9.2002, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1525/2007 du Conseil (JO L 343 du 27.12.2007, p. 9).

4 JO L 357 du 31.12.2002, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE, Euratom) n° 478/2007 de la Commission (JO L 111 du 28.4.2007, p. 13).

- (2) Pour l'ensemble de la période 2007-2013, les fonds disponibles au titre des budgets annuels représenteront entre 15 et 20% du montant de référence financière de 8,013 milliards d'euros pour le réseau transeuropéen de transport, conformément à l'article 18 du règlement RTE. Le montant indicatif disponible pour le programme de travail annuel de 2008 est de 175 millions d'euros, dont 140 millions d'euros de subventions destinées à des projets d'intérêt commun dans le domaine du réseau transeuropéen de transport et 35 millions d'euros qui seront consacrés à «l'instrument de garantie de prêt».
- (3) Le programme de travail annuel pour 2008 est considéré comme une décision de financement au sens de l'article 75, paragraphe 2, du règlement (CE, Euratom) n° 1605/2002.
- (4) Afin de mettre en œuvre «l'instrument de garantie de prêt» conformément aux conditions définies à l'article 6, paragraphe 1, point d), du règlement RTE et selon les conditions énoncées dans l'annexe du règlement, un budget de 35 millions d'euros sera mis à la disposition de la BEI en 2008 au titre de contribution annuelle de la Commission à «l'instrument de garantie de prêt».
- (5) Les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 15 du règlement (CE) n° 680/2007,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article unique

Le programme de travail annuel pour l'octroi d'un concours financier dans le domaine du réseau transeuropéen de transport pour 2008, tel qu'il est figure en annexe, est adopté.

Fait à Bruxelles, le [...]

Par la Commission

[...]

Membre de la Commission

ANNEXE

1. BUDGET

1.1. Ligne budgétaire:

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

1.2. Ressources budgétaires:

Pour 2008, la somme totale de 175 millions d'euros est disponible pour le programme annuel, dont un montant total de 140 millions d'euros réservé aux subventions pour des projets d'intérêt commun dans le domaine du réseau transeuropéen de transport. Un montant de 35 millions d'euros sera disponible au titre de «l'instrument de garantie de prêt» prévu dans le règlement RTE.

2. OBJECTIFS ET PRIORITÉS:

L'aide qui doit être accordée au titre du programme de travail annuel représentera une part importante du financement communautaire du réseau transeuropéen de transport pendant la période 2007-2013. Elle complétera les efforts déployés dans le cadre du programme pluriannuel. Le programme annuel en tant que tel ne servira pas à soutenir des actions bénéficiant déjà d'une aide au titre du programme pluriannuel (article 8, paragraphe 3, du règlement RTE).

Le programme annuel permettra de faire face aux priorités du réseau transeuropéen de transport énoncées dans les orientations sur les RTE et ceci, étant donné sa périodicité annuelle, avec une grande souplesse pour répondre aux nouvelles demandes en matière de projets d'intérêt commun.

Pour 2008, le programme portera plus particulièrement sur les mesures suivantes:

- Les 30 projets prioritaires énoncés à l'annexe III des orientations sur les RTE, conformément à l'article 19 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.
- Les mesures destinées à développer des maillons clés et des interconnexions permettant de supprimer les goulets d'étranglement, conformément à l'article 5 des orientations sur les RTE.
- Les mesures visant à développer un réseau ferroviaire interopérable, à l'exception des mesures en faveur du déploiement de l'ERTMS, en particulier pour les lignes ferroviaires conventionnelles contribuant à un réseau de fret ferroviaire, conformément à l'article 10 des orientations sur les RTE.
- Les mesures visant à promouvoir le transport maritime et le transport par voies navigables intérieures conformément à l'article 11 des orientations sur les RTE.

- Les mesures destinées à résoudre les problèmes les plus urgents relatifs aux aéroports, conformément à la récente communication sur les capacités et l'efficacité des aéroports: l'optimisation de la capacité existante, le renforcement de la sécurité et de la sûreté et la réduction des incidences sur l'environnement, conformément à l'article 13 des orientations sur les RTE.
- Les mesures visant à promouvoir un bon niveau de confort et de sécurité et à garantir une intégration durable des infrastructures de transport routier dans l'ensemble de la chaîne des transports, conformément à l'article 9 des orientations sur les RTE.
- Les mesures visant à promouvoir le développement d'infrastructures de transport durables (article 2 des orientations sur les RTE) prévues dans le livre blanc sur les transports⁵, qui consistent à appliquer l'«acquis communautaire»⁶ dans le domaine de l'environnement, et notamment celles qui stimuleront la coopération intermodale grâce à une intégration intelligente et en douceur des différents modes de transport (en vertu des articles 5, 9, 10, 11, 14 et 16 des orientations sur les RTE, pour les différents modes de transport respectivement).
- Le programme annuel portera sur les priorités de développement du RTE-T que le programme de travail pluriannuel n'a pas traitées. Ce programme annuel donnera cependant clairement la priorité aux projets destinés à résoudre les principaux problèmes qui se posent à l'intérieur du RTE-T, par exemple les tronçons transfrontaliers et les goulets d'étranglement.
- En vertu de l'article 6, paragraphe 1, point d), du règlement RTE, qui prévoit une 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, le programme prévoit une contribution à cet instrument afin de répartir les risques et d'apporter un soutien aux opérateurs qui investissent dans des projets d'infrastructures jugés utiles pour le réseau transeuropéen. Les financements annuels peuvent être utilisés pour soutenir des projets mis en œuvre soit au titre du programme pluriannuel, soit au titre des programmes annuels.
- 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 la participation du secteur privé au développement et au financement de projets d'infrastructures de transport soutenus par la Communauté (comme le prévoit l'article 7 du règlement RTE).
- Afin d'accroître les bénéfices sociaux de l'innovation et de réduire les retards dans la mise en œuvre des politiques en matière de transport, le financement au titre du RTE devrait, chaque fois que c'est possible, être utilisé pour soutenir la mise en œuvre de projets qui reposent sur des activités de recherche ou font appel à de nouvelles technologies.

5 Pour une Europe en mouvement – Mobilité durable pour notre continent, 2006; Examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports publié en 2001 par la Commission européenne

6 Directive 2001/42/CE sur l'évaluation stratégique des incidences sur l'environnement (ESIE) pour l'évaluation de certains plans et programmes, directive 85/337/CEE (modifiée par les directives 97/11/CE et 2003/35/CE) concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement (EIE) pour l'évaluation de certains projets, directive Oiseaux (79/409/CEE), directive Habitats (92/43/CEE) et directive-cadre sur l'eau (2000/60/CE).

Objectifs spécifiques des projets relatifs au réseau transeuropéen de transport définis dans les orientations sur les RTE, y compris les projets prioritaires visés à l'article 19

Dans le cadre de ces objectifs généraux, la Commission se donne pour but de garantir la plus grande complémentarité possible avec le financement des projets relatifs au réseau transeuropéen de transport au titre du programme pluriannuel et la plus grande valeur ajoutée possible pour l'ensemble du programme RTE-T, en fonction du budget disponible. Les concours communautaires faciliteront en outre la réalisation de tronçons ou parties de projets qui sont les plus importants pour la fluidité du trafic sur un axe tout entier et qui, s'ils n'étaient pas achevés dans le délai fixé, réduiraient les bénéfices tirés 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 de transport dans leur intégralité, dans tous les États membres directement concernés, qui sont invités à donner la priorité qui convient aux tronçons en question dans leurs décisions politiques et de planification des investissements, afin de coordonner les activités d'un pays à l'autre et d'optimiser les schémas de financement.

Les concours financiers communautaires doivent 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 importantes des axes de transport du RTE. En conséquence, dans le cadre du programme annuel en matière de RTE-T de 2008, la priorité absolue sera accordée aux domaines suivants.

Parallèlement à l'objectif qui consiste à concentrer l'aide sur les projets prioritaires du réseau transeuropéen de transport, la Commission invite les États membres à participer aux projets qui couvrent l'ensemble de la Communauté ou présentent un intérêt communautaire direct, font intervenir plusieurs États membres ou relient les réseaux de différents États membres.

Il convient également de souligner que le programme annuel n'est doté que d'un «petit» budget, donc ne convient pas pour financer de grands projets sur une longue période.

D'une manière générale, les projets porteront sur des aspects du réseau de transport qui posent problème, comme des projets transfrontaliers, l'achèvement des tronçons transfrontaliers et la résorption des goulets d'étranglement sur des axes de transport, qui sont un obstacle à la fluidité du trafic (en termes de capacité et de qualité de service). Les fonds communautaires doivent donc servir à favoriser la suppression des goulets sur ces axes.

Les domaines ou secteurs suivants en matière d'infrastructures de transport seront prioritaires:

2.1. Projets prioritaires non couverts par le programme pluriannuel [C(2007) 3512 du 23 juillet 2007]

Les projets prioritaires (ou sections de projets) mentionnés dans les orientations en matière de RTE-T et non financés au titre du programme pluriannuel bénéficieront d'une attention particulière, conformément à l'article 8, point 3, du règlement RTE. Ce soutien peut concerner des sections ou parties (non encore financées) de projets prioritaires proprement dits, ou des mesures visant à compléter des sections de projets prioritaires financées au titre de ce programme.

À cet égard, il sera tenu compte du rôle du projet dans la concrétisation d'autres politiques dans le domaine des transports et dans la mise en œuvre de la législation (par exemple la

législation en vigueur concernant les entreprises ferroviaires ou la politique en matière de transport ferroviaire visant à établir un réseau de fret).

2.2. Transport ferroviaire

Les projets peuvent porter sur le développement des réseaux à grande vitesse et conventionnel, afin de favoriser un mode de transport plus durable des passagers et des marchandises, des interfaces efficaces avec d'autres modes de transport et des interconnexions de meilleure qualité avec les réseaux ferroviaires régionaux et locaux, tout en offrant aux utilisateurs des niveaux élevés de sécurité, de confort et de qualité. Le réseau de fret ferroviaire constitue une priorité particulièrement cruciale, et le but en est d'accroître la vitesse commerciale, la fiabilité et la capacité. Afin de garantir l'interopérabilité complète et des conditions de sécurité optimales sur les infrastructures ferroviaires proposées, seuls les projets respectant la législation en matière d'interopérabilité et prévoyant un plan de déploiement de l'ERTMS seront examinés.

2.3. Transport routier

Les projets doivent porter sur le développement ou l'amélioration d'autoroutes ou de routes de grande qualité offrant un niveau de service, de confort et de sécurité élevé, uniforme et continu, afin d'accroître l'accessibilité depuis et vers les régions périphériques ou enclavées, de mettre en place des interfaces efficaces et durables avec le système de transport mondial et de contourner les goulets d'étranglement tels que les centres urbains de manière à assurer la viabilité des opérations.

2.4. Transport par voie d'eau

2.4.1. Voies navigables intérieures et ports de navigation intérieure

La priorité doit être accordée aux actions visant à:

- faire en sorte que les **chenaux** soient toujours en bon état sur un tronçon déterminé du réseau de voies navigables intérieures du RTE pour permettre 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, 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 pour permettre le passage continu de bateaux transportant des conteneurs empilés sur trois étages au maximum.

Ports intérieurs du réseau transeuropéen de voies navigables: mise en place d'installations de transbordement, de manutention de conteneurs et de transbordement roll-on/roll-off, d'infrastructures portuaires de base à l'intérieur de l'enceinte portuaire et d'infrastructures reliant les installations portuaires au réseau ferroviaire et routier pour augmenter la capacité de transbordement entre les modes routier, ferroviaire et fluvial.

2.4.2. Ports maritimes

2.4.2.1. Accès du port

Un soutien sera apporté aux projets d'infrastructures en rapport avec les priorités visées dans la communication sur une politique portuaire européenne COM (616) 2007 du 18 octobre 2007, et notamment aux projets ayant pour but de rendre l'accès maritime aux ports sûr et aisé (construction de brise-lames, dragage des chenaux, aménagement de canaux et diamètre de braquage), d'assurer des liaisons fiables vers l'arrière-pays entre les ports et le reste du réseau RTE-T (écluses, liaisons ferroviaires et routières) et d'adapter les ports aux prescriptions en matière d'environnement (par exemple en créant des installations de réception des hydrocarbures et des déchets). Par ailleurs, les modifications physiques apportées au système hydrographique doivent être conformes au droit communautaire applicable en matière de protection de l'environnement.

Les propositions doivent prendre en considération l'ampleur et le coût de ces grandes infrastructures de base; pour le programme de travail 2008, la priorité sera accordée à des études portant sur de nouveaux investissements (plans directeurs de ports par exemple), cependant, des travaux cruciaux destinés à surmonter des goulets d'étranglement existant sur les liaisons entre les ports maritimes et l'intérieur des terres seront également considérés comme prioritaires (ponts de chemin de fer par exemple).

2.4.2.2. Terminaux portuaires

Les terminaux portuaires et autres installations portuaires dédiées aux utilisateurs (y compris les murs de quais et les autres investissements destinés à permettre aux navires de s'amarrer ou de se mettre à l'ancre tels que jetées, appontements, quais, bassins, bouées, etc., ainsi que leur remblai et l'assèchement de terres dans le but de mettre en place des installations de manutention) ne bénéficieront d'aides financières que dans des cas exceptionnels, notamment lorsque le port est situé dans une région ou un État insulaire, enclavé, périphérique ou ultrapériphérique, et si les candidats s'engagent expressément à lancer des appels d'offres pour exploiter les terminaux portuaires.

Néanmoins, seront considérés comme pouvant faire l'objet d'une aide les terminaux combinés installés en zone portuaire et destinés spécialement à des opérations de transbordement du transport maritime vers le transport ferroviaire et/ou fluvial dans le but d'utiliser ces modes durables de transport de marchandises au lieu de la route. Ces terminaux devraient être ouverts sans discrimination à tous les utilisateurs.

2.4.2.3. Efficacité et productivité des ports

La priorité sera également accordée à des actions stratégiques ou tactiques destinées à accroître l'efficacité et la productivité des ports par les moyens suivants:

- renouvellement, réhabilitation, rénovation ou restauration de zones portuaires, sans nécessairement occuper plus de territoire ni empiéter davantage sur la mer et les estuaires;
- utilisation plus intensive des ports existants, dont certains ne fonctionnent pas à pleine capacité, en les rapprochant des utilisateurs qui pourraient bénéficier de liaisons intra-européennes quotidiennes et rapides, soit au moyen de services de transport maritime à courte distance, soit au moyen de services de collecte.

2.5. Transport aérien

Aéroports: Les besoins économiques et commerciaux ne sont pas le seul moteur de la demande croissante de transports aériens: celle-ci est aussi encouragée par l'évolution des besoins sociétaux et culturels. En conséquence, le trafic aérien devrait au minimum doubler dans les 20 prochaines années.

Plusieurs études montrent que la capacité aéroportuaire actuelle ne permettra pas de faire face à l'essor rapide de la demande et risque de devenir le **facteur le plus contraignant** dans la chaîne de fourniture des transports aériens. Par un effet multiplicateur, ce maillon faible menace en effet l'efficacité de toute la chaîne. Étant donné que le transport aérien est considéré comme un «moteur» de la croissance économique, c'est la compétitivité globale de l'économie européenne qui risque alors d'être compromise.

Le plan d'action pour les infrastructures aéroportuaires proposé par la Commission⁷ a été soutenu par les conclusions du Conseil du 2 octobre 2007⁸ et par une résolution du Parlement européen en date du 11 octobre 2007⁹.

Les actions suivantes sont par conséquent considérées comme prioritaires pour bénéficier d'une aide au titre du RTE-T (aéroports): mieux exploiter les capacités aéroportuaires existantes, adopter une approche cohérente de la sécurité des transports aériens dans les aérodromes, promouvoir la «comodalité», l'intégration et la collaboration entre modes de transport, et améliorer la performance environnementale des aéroports (réduire autant que possible les incidences de chaque mouvement d'avion, mais aussi améliorer la situation au sol d'un point de vue environnemental, par exemple la gestion des déchets).

2.6. Transport multimodal

Mesures visant à promouvoir le déploiement des infrastructures (article 1^{er} des orientations sur les RTE) pour contribuer à la mise en place de transports viables. Il s'agira notamment de stimuler le développement de l'interopérabilité, de la multimodalité et de la comodalité, et d'infrastructures qui permettront de tirer efficacement parti des potentiels des différents modes de transport et de contribuer ainsi à une utilisation intelligente du réseau de transport mondial.

Des actions concrètes seront entreprises en vue d'optimiser la capacité et l'efficacité des infrastructures nouvelles et existantes et d'offrir une mobilité durable aux passagers et aux marchandises.

Enfin, les infrastructures de terminaux fret bénéficieront d'une aide destinée à rendre le fonctionnement des terminaux plus respectueux de l'environnement grâce à des solutions permettant de réduire les incidences sur les villes et de mieux respecter le patrimoine naturel, notamment en ce qui concerne le trafic routier vers et à partir des terminaux. Les mesures à prendre concerneront par exemple le dragage des matières contaminées dans les ports, la collecte et le traitement des déchets provenant des bateaux, ainsi que la gestion des substances nocives dans les terminaux fret routiers et ferroviaires. La priorité sera accordée à des solutions génériques pouvant être mises en œuvre dans différents terminaux d'une même zone géographique ou d'une même liaison ferroviaire ou routière.

7 COM(2006) 819 final du 24.1.2007.

8 13161/07

9 A6-0349/2007

Pour toutes les catégories de projets mentionnées ci-dessus, les propositions retenues bénéficieront d'une aide en application de l'article 6 «Formes et modalités du concours financier communautaire» du règlement RTE déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens.

2.7. Actions horizontales de soutien, objectifs particuliers

2.7.1. Instrument de garantie de prêt

La BEI (Banque européenne d'investissement) est un partenaire du partage des risques et gère la contribution communautaire à l'instrument de garantie de prêt au nom de la Communauté. La contribution à l'instrument de garantie de prêt pour le RTE-T est de 35 millions d'euros en 2008. Les conditions et modalités d'application de l'instrument de garantie de prêt, y compris son suivi et son contrôle, sont fixées de manière plus détaillée dans un accord de coopération entre la Commission et la BEI signé le 11 janvier 2008, en tenant compte des dispositions figurant dans l'annexe du nouveau règlement RTE.

2.7.2. Partenariats public-privé (PPP)

Afin d'attirer davantage de financements privés pour la mise en œuvre de projets d'infrastructures de transport stratégiques, le programme dans le domaine du RTE-T encouragera les actions visant à promouvoir la participation du secteur privé à l'élaboration et au financement de projets relatifs au RTE-T, en particulier ceux qui bénéficient d'une aide financière de la Communauté.

En 2008, cette aide portera surtout sur les actions: d'échange, de comparaison et de diffusion des meilleures pratiques, de création d'une base de données spéciale, d'aide et de conseils à l'intention des responsables de projets et des administrations, et d'apport d'expertise pour l'évaluation des demandes de financement au titre des RTE.

Afin d'accroître et de faire partager l'expérience du secteur public en matière de partenariat public-privé, la Commission cherchera des partenaires valables en termes de savoir-faire et de cofinancement, pour mettre sur pieds des actions de promotion conjointe.

3. RÉSULTATS ESCOMPTÉS

La mise en œuvre du présent programme de travail pour 2008 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 des 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, ce qui contribue à l'essor de transports durables.

La mise en place d'actions horizontales visant à renforcer le rôle des partenariats public-privé devrait accroître le rythme de développement des infrastructures du RTE-T. La coopération étroite prévue avec la BEI permettra, en particulier, de mieux soutenir les activités des promoteurs publics et privés, de donner des avis sur les risques et sur les investissements, ainsi que sur les mesures de précaution et les outils de gestion des risques.

L'appel de propositions pour 2008, qui vise entre autres à optimiser l'utilisation des infrastructures et à renforcer la sécurité, la sûreté et la qualité des services, joue également un rôle dans le sens de l'accomplissement d'objectifs importants de la politique des transports et de la mise en œuvre de la législation pertinente.

Dans l'ensemble, la mise en œuvre du programme de travail devrait donner une forte 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 en vue 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.

4. CALENDRIER DES APPELS DE PROPOSITIONS ET MONTANTS INDICATIFS DISPONIBLES

Le montant total disponible pour le programme de travail annuel 2008 est de 175 millions d'euros, dont 35 millions d'euros destinés à l'instrument de garantie de prêt. Pour l'appel de propositions 2008, le montant total des subventions à octroyer à des projets d'intérêt commun dans le domaine du réseau transeuropéen de transport est de 140 millions d'euros.

L'appel de propositions sera normalement publié le 7 avril 2008.

5. CRITÈRES D'ÉLIGIBILITÉ

5.1. Candidatures recevables

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

- 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;
- une ou plusieurs organisations internationales (conjointement), avec l'accord de tous les États membres directement concernés par le projet en question;
- une entreprise conjointe, avec l'accord de tous les États membres directement concernés par le projet en question.

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

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

5.2. Projets éligibles

5.2.1. 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.

5.2.2. Conformité au droit communautaire

L'octroi d'une aide communautaire aux projets d'intérêt commun est subordonné au respect de la législation communautaire applicable¹⁰, notamment en ce qui concerne l'interopérabilité, la protection de l'environnement, la concurrence et la passation de marchés publics.

5.2.3. Autres sources de financement

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

5.3. Motifs d'exclusion

Dans l'appel à propositions, la Commission attirera l'attention des candidats sur les articles 93 à 96 et 114 du règlement (CE, Euratom) n° 1605/2002 du 25 juin 2002 portant règlement financier applicable au budget général des Communautés européennes¹¹, modifié en dernier lieu par le règlement (CE, Euratom) n° 1995/2006 du 13 décembre 2006¹² (ci-après dénommé «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° 1605/2002¹³, modifié en dernier lieu par le règlement (CE, Euratom) n° 478/2007 de la Commission du 23 avril 2007¹⁴ (ci-après dénommé «les modalités d'exécution du règlement financier»).

6. CRITÈRES DE SÉLECTION

Le candidat 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.

6.1. 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.

¹⁰ Conformément à l'article 3, paragraphe 1, du règlement RTE.

¹¹ JO L 248 du 16.9.2002, p. 1.

¹² JO L 390 du 30.12.2006, p. 1.

¹³ JO L 357 du 31.12.2002, p. 1.

¹⁴ JO L 111 du 28.4.2007, p. 13.

La preuve de la capacité financière n'est pas exigée de la part des États membres, organismes notifiés, entreprises communes établies en vertu de l'article 171 du traité, ni des organisations internationales¹⁵.

6.2. Capacité technique

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

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

7. CRITÈRES D'ATTRIBUTION

7.1. Critères d'attribution

En fonction de leur degré de contribution aux objectifs et aux priorités mentionnées ci-dessus, seules les propositions conformes aux critères d'éligibilité et de sélection seront évaluées, sur la base des critères d'attribution généraux suivants dont l'objet principal 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 levier de l'intervention communautaire sur les financements publics et privés;
- solidité du montage financier;
- incidences socio-économiques;
- conséquences et avantages pour l'environnement;
- 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 le projet contribue au fonctionnement du marché intérieur et à la réalisation d'autres priorités du réseau transeuropéen de transport;

¹⁵ Article 176, paragraphe 4, des modalités d'exécution du règlement financier.

- mesure dans laquelle le projet contribue au rééquilibrage entre les modes de transport en privilégiant les plus respectueux de l'environnement, tels que les voies de navigation (réduction de l'empreinte écologique);
- complexité du projet, par exemple celle liée à la nécessité de franchir un obstacle naturel;
- qualité de la demande.

7.2. Taux de cofinancement maximal¹⁶

- En ce qui concerne les études, 50 % du coût éligible des études, quel que soit le projet d'intérêt commun concerné;
- en ce qui concerne les 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, 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,
 - pour les systèmes de gestion du trafic routier, aérien, fluvial, maritime et côtier: 20% maximum du coût éligible des travaux.

8. INSTRUMENT DE MISE EN OEUVRE

L'aide financière sera régie par une décision de financement individuelle adoptée par la Commission.

¹⁶ Conformément à l'article 6, paragraphe 2, du règlement RTE.