



Appel à propositions concernant des projets d'intérêt commun dans le domaine du réseau transeuropéen de transport

Appel à propositions dans le cadre du programme de travail annuel 2008

L'article 155 du traité instituant la Communauté européenne dispose que la Communauté peut soutenir des projets d'intérêt commun soutenus par les États membres et définis dans le cadre des orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996¹, modifiée en dernier lieu par le règlement n° 1791/2006/CE du Conseil du 20 novembre 2006²), ci-après dénommées les orientations sur les RTE-T. Dans ce cadre, la Commission lance un appel à propositions concernant des projets d'intérêt commun dans le domaine du réseau transeuropéen de transport, dont la préparation ou la mise en œuvre peuvent être soutenues par l'octroi d'une subvention.

Le présent appel à propositions concerne les projets d'intérêt commun 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.

1. ACTE JURIDIQUE DE BASE

Le règlement (CE) n° 680/2007 du Parlement européen et du Conseil³ (ci-après dénommé «le règlement RTE») détermine les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens.

La décision C (2008)1564 de la Commission (ci-après dénommée «le programme de travail annuel») établit le programme de travail annuel 2008 pour les subventions dans le domaine du réseau transeuropéen de transport. Ce programme de travail prévoit la publication d'un appel à propositions en avril 2008.

¹ JO L 228 du 9.9.1996, p. 1.

² JO L 363 du 20.12.2006, p. 1.

³ JO L 162 du 22.6.2007, p. 1.

2. BUDGET:

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

3. 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 transports⁴, qui consistent à appliquer l'«acquis communautaire»⁵ 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 qui s'attaquent aux principaux problèmes qui se posent à l'intérieur du RTE-T, par exemple les tronçons transfrontaliers et les goulets d'étranglement.
- Une contribution à l'instrument de garantie du prêt, conformément à 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, 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.

⁴ 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.

⁵ 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 l'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 et 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.

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 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.

Enfin, les concours financiers communautaires devraient 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 ou secteurs suivants en matière d'infrastructures de transport.

3.1. 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).

3.2 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.

3.3 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.

3.4 Transport par voie d'eau

3.4.1 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.

3.4.2 Ports maritimes

3.4.2.1. 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 (2007) 616 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).

3.4.2.2. 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.

3.4.2.3. 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.

3.5 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 Commission⁶ a été soutenu par les conclusions du Conseil du 2 octobre 2007⁷ et par une résolution du Parlement européen en date du 11 octobre 2007⁸.

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,

⁶ COM(2006) 819 final du 24.1.2007.

⁷ 13161/07

⁸ A6-0349/2007

mais aussi améliorer la situation au sol d'un point de vue environnemental, par exemple la gestion des déchets).

3.6 Transport multimodal

Mesures en faveur du transport multimodal 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.

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.

3.7 Actions horizontales de soutien, objectifs particuliers

3.7.1. 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 et n'est pas concernée par le présent appel à propositions. 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.

3.7.2 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 relatif au RTE-T encouragera les actions visant à promouvoir la participation du secteur privé dans l'élaboration et le financement de projets relatifs au RTE-T, en particulier ceux qui bénéficient d'une aide financière de la Commission.

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 conjointes.

4. 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 qu'il est prévu de mettre en place 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 à 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 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. MONTANTS INDICATIFS DISPONIBLES

Le montant total disponible pour la mise en œuvre du programme de travail annuel 2008 est de 175 millions d'euros, dont 35 millions d'euros destinés à l'instrument de garantie de prêt qui ne sont pas concernés par le présent appel à propositions. Pour l'appel à 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.

6. CRITÈRES D'ÉLIGIBILITÉ

Les critères d'éligibilité déterminent les conditions de participation à l'appel à propositions⁹.

⁹ Voir l'article 114 du règlement (CE, Euratom) n° 1605/2002 du Conseil du 25 juin 2002 portant règlement financier applicable au budget général des Communautés européennes (JO L 248 du 16.9.2002, p. 1), modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1995/2006 du Conseil du 13 décembre 2006 (JO L 390 du 30.12.2006, p. 1), et l'article 175 bis du règlement (CE, Euratom) n° 2342/2002 de la Commission du 23 décembre 2002 établissant les modalités d'exécution du règlement (CE, Euratom) n° 1605/2002 (JO L 357 du 31.12.2002, p. 1), modifié en dernier lieu par le règlement (CE, Euratom) n° 478/2007 de la Commission du 23 avril 2007 (JO L 111 du 28.4.2007, p. 13).

6.1 Candidats admissibles

6.1.1 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 candidats suivants:

- un ou plusieurs États membres (conjointement);
- 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.

6.1.2 Les propositions de projets soumises par des personnes physiques ne sont pas recevables. Les candidats (autres que les États membres) doivent prouver qu'ils existent en tant que personnes morales en fournissant le formulaire relatif aux entités légales, comme décrit dans le formulaire de demande.

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.

6.1.3. Motifs d'exclusion¹⁰

1. Sont exclus du bénéfice de subventions les candidats qui, au moment de la procédure d'octroi:
 - a) sont en état de faillite, de liquidation, de règlement judiciaire ou de concordat préventif, de cessation d'activité, qui font l'objet d'un recours en rapport avec ces questions ou sont dans toute situation analogue résultant d'une procédure de même nature existant dans les législations et réglementations nationales;
 - b) ont fait l'objet d'une condamnation prononcée par un jugement ayant autorité de chose jugée pour tout délit affectant leur moralité professionnelle;
 - c) ont, en matière professionnelle, commis une faute grave constatée par tout moyen que les pouvoirs adjudicateurs peuvent justifier;
 - d) n'ont pas rempli leurs obligations relatives au paiement des cotisations de sécurité sociale ou leurs obligations relatives au paiement de leurs impôts selon les dispositions légales du pays où ils sont établis ou celles du pays du pouvoir adjudicateur ou encore celles du pays où la convention de subvention doit s'exécuter;
 - e) ont fait l'objet d'un jugement ayant autorité de chose jugée pour fraude, corruption, participation à une organisation criminelle ou toute autre

¹⁰ Voir l'article 114 du règlement financier n° 1605/2002 et l'article 174 du règlement n° 2342/2002.

activité illégale portant atteinte aux intérêts financiers des Communautés;

- f) font actuellement l'objet d'une sanction administrative visée à l'article 96 du règlement financier n° 1605/2002;
- g) se trouvent en situation de conflit d'intérêts;
- h) se sont rendus coupables de fausses déclarations lors de la transmission des renseignements exigés, ou n'ont pas fourni ces renseignements.

2. Les cas visés au point 1. e) concernent:

- a) les cas de fraude visés à l'article 1^{er} de la convention relative à la protection des intérêts financiers des Communautés européennes, établie par l'acte du Conseil du 26 juillet 1995¹¹;
- b) les cas de corruption visés à l'article 3 de la convention relative à la lutte contre la corruption impliquant des fonctionnaires des Communautés européennes ou des fonctionnaires des États membres de l'Union européenne, établie par l'acte du Conseil du 26 mai 1997¹²;
- c) les cas de participation à une organisation criminelle au sens de l'article 2, paragraphe 1, de l'action commune 98/733/JAI du Conseil¹³;
- d) les cas de blanchiment de capitaux tels que définis à l'article 1^{er} de la directive 91/308/CEE du Conseil¹⁴.

3. Les candidats doivent attester qu'ils ne se trouvent pas dans l'une des situations prévues au point 1¹⁵.

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-T peuvent bénéficier d'une aide financière communautaire¹⁶.

¹¹ JO C 316 du 27.11.1995, p. 48.

¹² JO C 195 du 25.6.1997, p. 1.

¹³ Action commune du 21 décembre 1998 relative à l'incrimination de la participation à une organisation criminelle dans les États membres de l'Union européenne, JO L 351 du 29.12.1998, p.1.

¹⁴ JO L 309 du 25.11.2005, p. 15. Directive 2005/60/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à la prévention de l'utilisation du système financier aux fins du blanchiment de capitaux et du financement du terrorisme (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE).

¹⁵ Voir l'article 174 du règlement n° 2342/2002.

¹⁶ Voir l'article 3, paragraphe 1, du règlement RTE.

6.2.2. Projets relatifs à des tronçons transfrontaliers

Les projets relatifs à des tronçons transfrontaliers ou à une partie de ces tronçons peuvent bénéficier d'un concours financier communautaire à concurrence de 30 % s'il existe entre les États membres concernés ou entre les États membres et les pays tiers concernés¹⁷ un accord écrit portant sur l'achèvement des tronçons transfrontaliers. À titre exceptionnel, lorsqu'un projet est nécessaire pour relier des infrastructures au réseau d'un État membre voisin ou d'un pays tiers sans qu'il faille pour autant traverser la frontière, l'accord écrit visé ci-dessus n'est pas nécessairement exigé¹⁸. Les tronçons transfrontaliers doivent se conformer à la définition qui figure dans l'annexe du présent appel¹⁹.

6.2.3 Conformité au droit communautaire

L'octroi d'une aide communautaire aux projets d'intérêt commun est subordonné au respect de la législation communautaire applicable²⁰, notamment en ce qui concerne l'interopérabilité, la protection de l'environnement, la concurrence et la passation de marchés publics.

6.2.4 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 communautaire²¹.

7. CRITÈRES DE SÉLECTION²²

Les candidats doivent disposer de sources de financement stables et suffisantes pour maintenir leur activité pendant la période de réalisation de l'action subventionnée 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 seront joints à la demande de subvention.

La preuve de la capacité financière n'est pas exigée de la part des États membres, des entreprises communes établies en vertu de l'article 171 du traité, des autres organismes publics, ni des organisations internationales du secteur public²³.

¹⁷ Voir l'article 2, paragraphe 5, du règlement RTE.

¹⁸ Voir l'article 3, paragraphe 3, du règlement RTE.

¹⁹ Voir en particulier le paragraphe 2 de la définition approuvée par le comité pour la surveillance de la mise en œuvre des orientations et l'échange d'informations, créé en vertu de l'article 18, paragraphe 2, des orientations sur le RTE-T, le 25 avril 2007.

²⁰ Voir l'article 3, paragraphe 1, du règlement RTE.

²¹ Voir l'article 7, paragraphe 2, du règlement RTE.

²² Voir l'article 115 du règlement financier n° 1605/2002.

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).

La preuve de la capacité technique n'est pas exigée de la part des États membres, des entreprises communes établies en vertu de l'article 171 du traité, des autres organismes publics, ni des organisations internationales du secteur public.

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.

L'évaluation des propositions de projets qui ne sont pas conformes aux critères de sélection ne sera pas poursuivie.

8. CRITÈRES D'ATTRIBUTION

8.1 En fonction de leur degré de contribution aux objectifs et aux priorités mentionnés ci-dessus, seules les propositions conformes aux critères d'éligibilité, d'exclusion 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. Toutes les propositions feront l'objet d'une évaluation identique en fonction des critères suivants, qui sont définis à l'article 5 du règlement RTE:

- maturité,
telle qu'elle se manifeste par le degré de préparation des activités sur lesquelles porte la demande en ce qui concerne la mise en place des capacités nécessaires pour leur mise en œuvre conformément au calendrier prévu et aux spécifications techniques;
- nécessité de surmonter des obstacles financiers,
compte tenu, en particulier, de l'incidence négative d'une absence de financement RTE-T;
- effet de levier de l'intervention communautaire sur les financements publics et privés,
en tant qu'elle renforce l'engagement d'investisseurs potentiels en faveur du financement du projet;
- solidité du montage financier,
sur la base d'éléments tels que les engagements pris par les différentes sources de financement publiques et privées concernées (sommes engagées ainsi que leur nature ou statut juridique), les décisions prises concernant les politiques de partenariat public/privé, etc.; le budget de l'action joint à la demande doit être équilibré en dépenses et en recettes et indiquer clairement les coûts admissibles à charge du budget

²³ Voir l'article 176, paragraphe 4, du règlement n° 2342/2002.

communautaire. Les candidats doivent donc indiquer dans le détail la ventilation de toutes les dépenses se rapportant à leur proposition;

- incidences socio-économiques,
telles qu'elles apparaissent dans les résultats des analyses coût-avantages sociaux ou les évaluations ex ante;
- conséquences et avantages pour l'environnement,
telles qu'elles se traduisent par l'incidence prévue du projet sur la nature, les émissions, le bruit, l'aménagement du territoire, etc., et par les mesures prises pour réduire ou compenser les incidences négatives;
- 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;
- mesure dans laquelle le projet contribue au rééquilibrage entre les modes de transport en privilégiant les plus respectueux de l'environnement (réduction de l'empreinte écologique);
- complexité des projets, en raison par exemple de la nécessité de franchir une barrière naturelle;
- qualité de la demande,
du point de vue de sa clarté et de son exhaustivité par rapport à l'appel à propositions et aux exigences de l'évaluation.

8.2 L'évaluation des propositions éligibles qui remplissent les critères de sélection est réalisée dans le cadre d'une soumission en une seule phase (c'est-à-dire que la proposition est examinée dans son ensemble) consistant en une évaluation en trois étapes, au cours de laquelle la proposition dans son ensemble sera:

- appréciée par des experts extérieurs à la Commission, au regard de tous les critères d'évaluation;
- préévaluée par un panel d'évaluation composé d'experts internes des directions compétentes de la DG TREN ou des autres directions générales concernées, qui se réunit sous la présidence d'un chef d'unité;
- évaluée par un comité d'évaluation composé des directeurs concernés de la DG TREN, qui se réunit sous la présidence du directeur responsable du programme. Ce comité dresse une liste des projets susceptibles de recevoir un soutien financier, compte tenu de tous les critères d'évaluation.

Chaque soumission est évaluée indépendamment en fonction des critères applicables, au moyen de notes et d'observations. Les projets sont notés de 0 à 5 points. Aucune pondération n'est appliquée.

9. FORMES ET MODALITÉS DU CONCOURS FINANCIER COMMUNAUTAIRE

- 9.1 Les propositions retenues seront financées conformément au règlement RTE.
- 9.2 Le concours communautaire peut prendre une ou plusieurs des formes suivantes:
- a) subventions pour des études ou des travaux;
 - b) subventions pour des travaux dans le cadre de mécanismes de rémunération de la mise à disposition;
 - c) bonifications d'intérêts sur les prêts accordés par la BEI ou d'autres organismes financiers publics ou privés.
- 9.3 Le montant du concours financier communautaire accordé aux projets tient compte des critères d'attribution exposés au point 7 et ne dépasse pas les taux suivants:
- a) en ce qui concerne les études, 50 % du coût éligible des études, quel que soit le projet d'intérêt commun concerné;
 - b) en ce qui concerne les travaux:
 - 10 % maximum du coût éligible des travaux;
 - c) pour les travaux qui concernent des projets prioritaires, à condition qu'ils ne bénéficient d'aucune aide dans le cadre du programme pluriannuel:
 - 20 % maximum du coût éligible des travaux;
 - 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.
- 9.4 Les dépenses sont éligibles à compter de la date de dépôt de la demande de concours financier²⁴.

10. CONDITIONS GÉNÉRALES APPLICABLES AU PAIEMENT DES SUBVENTIONS

Afin de limiter les risques financiers liés au versement de préfinancements, l'ordonnateur compétent peut, sur la base de son évaluation des risques, soit exiger du bénéficiaire une garantie préalable, dont le montant peut atteindre celui du préfinancement, soit fractionner les versements en plusieurs tranches. Cette garantie peut être remplacée par une caution personnelle et solidaire de l'État membre concerné qui approuve le projet ou (dans le cas où il y a plusieurs bénéficiaires) par la garantie solidaire des bénéficiaires.

²⁴ Voir l'article 10, paragraphe 2, du règlement RTE.

La Commission peut déroger à l'obligation de garantie préalable en faveur des organismes publics et des organisations internationales²⁵.

11. MÉTHODES DE MISE EN ŒUVRE, DE COMMUNICATION D'INFORMATIONS ET D'AUDIT

Les mesures existantes au titre du règlement RTE et du règlement financier n° 1605/2002 constituent le cadre juridique et administratif pour la mise en œuvre du programme.

- 11.1 Pour les projets sélectionnés, la Commission décidera du montant de l'aide financière à accorder conformément aux procédures visées à l'article 15 du règlement RTE.
- 11.2 Lorsqu'une entreprise ou un organisme public ou privé ou une organisation internationale est le bénéficiaire du concours financier, l'État membre concerné est également destinataire de la décision²⁶.
- 11.3 La contribution de la Communauté est octroyée par l'adoption d'une décision individuelle de la Commission accordant le concours financier²⁷ dans le domaine du réseau transeuropéen de transport, dont les bénéficiaires peuvent être un État membre, une entreprise publique ou privée, une organisation internationale ou une entreprise commune²⁸. Les décisions individuelles respectives de la Commission prévoyant l'octroi d'une aide financière définissent les conditions et modalités de leur mise en œuvre.
- 11.4 Le bénéficiaire du concours financier doit soumettre des rapports sur la mise en œuvre du projet conformément aux dispositions de la décision de la Commission qui octroie le concours financier.
- 11.5 Le ou les États membres concernés doivent certifier la réalité et la conformité des dépenses encourues²⁹.

12. MODALITÉS DE SOUMISSION DES PROPOSITIONS

- 12.1 La **date limite** est le **20 juin 2008**.
- 12.2 Dans l'intérêt d'une présentation harmonisée des demandes et de leur évaluation objective, le **formulaire de demande ci-joint doit être utilisé** pour la présentation des demandes. Les propositions, dans leur version papier, **doivent être signées** par

²⁵ Voir l'article 118 du règlement financier n° 1605/2002 et l'article 182 du règlement n° 2342/2002.

²⁶ Voir l'article 9, paragraphe 2, du règlement RTE.

²⁷ Voir l'article 9, paragraphe 1, du règlement RTE.

²⁸ Voir l'article 7, paragraphe 2, du règlement RTE.

²⁹ Voir l'article 11, paragraphe 2, du règlement RTE.

le demandeur ou son mandataire dûment autorisé et être parfaitement **lisibles** afin d'exclure tout doute quant aux termes et aux chiffres.

12.3 Chaque proposition doit:

1. être envoyée sous forme électronique (uniquement la partie A) au moyen du formulaire électronique TENtec et
être envoyée sur papier avec le même numéro de référence que la version électronique (mentionnée au point 1).
2. L'exemplaire papier doit contenir la proposition complète telle que décrite au point 12.6 (formulaire partie A, partie B, leurs annexes et tout autre document nécessaire).

De plus, la soumission sur papier doit contenir un disc électronique accompagné de la proposition complète en format électronique (PDF ou format lisible par le programme MS Office) (voir point 12.6). En cas de divergences entre la demande sur papier et la demande sous forme électronique, c'est la version papier qui prévaudra. Cependant, il est de l'entière responsabilité pour l'applicant de s'assurer que l'original signé de la proposition complète, sa copie sur papier ainsi que sur le disque sont identiques.

3. Les deux versions peuvent être soumises dans la langue de l'État membre concerné, mais une version de travail en anglais doit être transmise parallèlement respectant la date limite mentionnée au point 12.1. Sur demande justifiée de l'État membre, la Commission européenne financera les traductions à concurrence de 2 500 EUR (deux mille cinq cents euros) chacune. Pour de plus amples informations, veuillez consulter la note explicative en annexe à propos de la version linguistique de travail.

12.4 Les propositions complètes seront:

a) soit envoyées par courrier recommandé ou par un service de messagerie privé (exemplaire sur papier)

Au plus tard le **20 juin 2008** (le cachet de la poste ou le reçu délivré par le service de messagerie faisant foi) à l'adresse suivante:

Par courrier recommandé:

Commission européenne
Direction générale de l'énergie et des transports (0/100 – Archives)
Rue de Mot, 28
B-1049 Bruxelles
Belgique

Par service de messagerie privé:

Commission européenne
Direction générale de l'énergie et des transports (DM 28 – 0/100)

Avenue du Bourget, 1
B-1240 Bruxelles (Evere)
Belgique

b) soit remises en mains propres (un exemplaire original signé sur papier, une copie supplémentaire de l'exemplaire papier ainsi qu'une copie sur disque)

Les propositions doivent être déposées au courrier central de la Commission européenne **au plus tard le 20 juin 2008 à 16 heures** (heure de Bruxelles), à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale de l'énergie et des transports (DM 28 – 0/100)
Avenue du Bourget, 1
B-1240 Bruxelles (Evere)
Belgique

Dans ce cas, le dépôt de l'offre sera établi au moyen d'un reçu daté (avec mention de l'heure si nécessaire) et signé par le fonctionnaire du service du courrier central de la Commission à qui les documents auront été remis. Le service est ouvert de 8 heures à 17 heures du lundi au jeudi et de 8 heures à 16 heures le vendredi. Il est fermé les samedis, dimanches et jours fériés de la Commission.

c) et en plus de a) et b), les propositions seront envoyées sous forme électronique par internet (la partie A du formulaire seulement) en utilisant l'outil TENtec eSub. L'adresse e-mail est incorporée dans l'outil TENtec eSub (voir le manuel TENtec eSub ci-joint)

Dès que l'outil informatique TENtec eSub sera disponible, les propositions (uniquement la partie A du formulaire) devront être envoyées électroniquement (en utilisant TENtec eSub) avant la date limite indiquée pour la soumission envoyée par courrier.

Les candidats à l'appel à proposition sont invités à consulter régulièrement le site internet de la DG TREN afin de remplir le formulaire électronique à l'aide l'outil informatique TENtec eSub qui sera disponible aux alentours du 16 mai.

La date et l'heure de la soumission électronique sont données automatiquement par l'outil informatique et incorporées dans la proposition. Dans le but de prouver l'authenticité, un code de référence est donné automatiquement et est également incorporé dans la soumission électronique.

En l'absence de spécification, la date et l'heure de la soumission électronique sont identiques à celles données pour la remise en mains propres (voir point 12.4.b). Toutes les propositions électroniques comportant une date d'envoi (et heure) postérieure ne seront pas acceptées.

Au moment de l'envoi, l'outil informatique imprime la version finale du formulaire de candidature de la partie A, introduisant le code de référence sur chaque page imprimée. Ce formulaire imprimé doit ensuite être signé aux endroits prévu à cet effet et par conséquent, doit être utilisé comme partie

intégrale de la version originale signée sur papier qui doit être envoyée en parallèle.

Remarque importante : Il est de l'unique responsabilité pour l'applicant de s'assurer que l'original signé de la proposition complète, sa copie sur papier et sur le disque ainsi que celle envoyée par TENtec eSub sont identiques.

Les demandes non transmises dans les délais prescrits ne seront pas évaluées.

Il appartient au candidat de veiller à ce que les propositions soient envoyées à l'adresse mentionnée dans l'appel à propositions suffisamment tôt pour parvenir à destination avant l'échéance. La Commission ne peut être tenue responsable pour les envois qui ne sont pas adressés correctement ou pour les propositions envoyées en plusieurs parties ne portant pas d'identification permettant de les rassembler. Le cas échéant, les candidats devront être en mesure de présenter une preuve d'envoi.

- 12.5 Chaque proposition doit être placée dans deux enveloppes fermées, l'une à l'intérieur de l'autre. L'enveloppe intérieure doit porter les indications suivantes:

Appel à propositions

TREN/B2 – Appel réseau transeuropéen de transport

Programme de travail multi annuel 2008 Ne doit pas être ouvert par le service postal ni par le service du courrier interne –

DM 28, 0/100 Courrier/archives

Si des enveloppes autocollantes sont utilisées, elles seront fermées à l'aide de bandes adhésives en travers desquelles sera apposée la signature de l'expéditeur.

Les demandes qui ne respectent pas les exigences formelles énoncées aux points 12.1 à 12.4 ne seront pas évaluées.

- 12.6 En ce qui concerne le format des propositions, deux exemplaires sur papier doivent être envoyés, dont un original signé ainsi qu'une copie additionnelle. Une proposition complète consiste à réunir la partie A du formulaire imprimée, tel que générée par l'outil informatique TENtec eSub au moment de l'envoi électronique, la partie B du formulaire et toutes leur annexes et autre document en rapport. De plus, l'envoi de la proposition sur papier devra contenir un disc CD-ROM ou DVD-R (non regravable !) contenant la proposition complète en format électronique (PDF ou n'importe quels formats lisible par les programmes de MS office).

Remarque importante : Il est de l'unique responsabilité pour l'appliquant de s'assurer que l'original signé de la proposition complète, sa copie sur papier et sur le disque ainsi que celle envoyée par TENtec eSub soient identiques. Dans le cas improbable où le formulaire original signé serait différent de la copie électronique sur le disc, la version de la copie sur papier originale signée prévaudra.

Parallèlement, les candidats doivent envoyer le formulaire électronique de demande partie A en utilisant l'outil informatique TENtec eSub. (Voir point 12.4.c et la note explicative en annexe)

- 12.7 Le comité d'évaluation ou, le cas échéant, l'ordonnateur compétent peut inviter le candidat à fournir des informations complémentaires ou à expliciter les pièces justificatives présentées en rapport avec la demande, notamment en cas d'erreurs matérielles manifestes. L'ordonnateur conserve une trace appropriée des contacts qu'il a eus avec les demandeurs au cours de la procédure.
- 12.8 Les candidats sont invités à consulter régulièrement le site web de la direction générale de l'énergie et des transports jusqu'à la date limite de soumission.
- 12.9 Secrétariat auprès duquel obtenir information et assistance:

Les demandes ne peuvent en aucun cas être déposées à cette adresse. Celle-ci ne doit être utilisée que pour demander des informations ou une assistance au bureau d'aide RTE-T. Ce bureau est à votre disposition pour toute question relative au présent appel.

Téléphone: +32 2 29 73956, télécopieur: +32 2 29 56504

Courrier électronique: ten-t-helpdesk-call-annual2008@ec.europa.eu

Site web: http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/grants/proposal_fr.htm

- 12.10 **Des sanctions financières et/ou administratives** peuvent être infligées aux candidats qui:
- se sont rendus coupables de fausse déclaration en fournissant les renseignements exigés par la Commission pour participer au marché, ou qui ne fournissent pas ces renseignements; ou
 - ont été déclarés en défaut grave d'exécution de leurs obligations en vertu de décisions financées par le budget³⁰.

13. CALENDRIER INDICATIF

³⁰ Voir l'article 114, paragraphe 4, l'article 96, paragraphe 1, et l'article 94, point b), du règlement financier n° 1605/2002.

Réception des propositions par la Commission	20 juin 2008
Évaluation des propositions de projets (par la Commission avec l'aide d'experts extérieurs); consultation du comité du programme; exercice du droit de regard par le Parlement européen	De juillet 2008 à février 2009
Adoption et notification des décisions de subvention individuelles	Février-mars 2009

14. TRAITEMENT DES DONNÉES À CARACTÈRE PERSONNEL

Le suivi des réponses à l'appel à propositions impliquera l'enregistrement et le traitement de données à caractère personnel (par exemple nom, adresse, CV, etc.). Ces données seront traitées conformément au règlement (CE) n° 45/2001 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données. Sauf indication contraire, les réponses aux questions et les données à caractère personnel demandées sont nécessaires à l'évaluation de votre offre (conformément aux prescriptions de l'appel à propositions) et seront traitées uniquement à cette fin par la DG TREN, agissant en qualité de responsable du traitement des données. Afin de sauvegarder les intérêts financiers communautaires, les données à caractère personnel des soumissionnaires peuvent être transmises aux services d'audit interne, à la Cour des comptes européenne, à l'instance spécialisée en matière d'irrégularités financières et/ou à l'Office européen de lutte antifraude (OLAF)³¹.

Sur demande, vous pouvez obtenir la communication de vos données à caractère personnel et rectifier les informations inexactes ou incomplètes. Pour toute question concernant le traitement de vos données personnelles, vous pouvez vous adresser à l'entité désignée en qualité de responsable du traitement des données au sein de la DG TREN. Vous avez le droit de saisir à tout moment le contrôleur européen de la protection des données en ce qui concerne le traitement de vos données.

ANNEXES:

1. Formulaire de demande
2. Définition des tronçons transfrontaliers des projets prioritaires, approuvée par le comité pour la surveillance de la mise en œuvre des orientations et l'échange d'informations, créé en vertu de l'article 18, paragraphe 2, des orientations sur les RTE-T, le 25 avril 2007.
3. Guide du candidat

³¹ Voir l'article 43 bis du règlement n° 2243/2002.

4. Décision C (2008)1564 de la Commission établissant le programme de travail annuel 2008 pour l'octroi d'un concours financier dans le domaine du réseau transeuropéen de transport.
5. Règlement RTE tel qu'adopté par le Parlement européen et le Conseil (dans toutes les langues officielles de l'UE)
6. Texte type d'une décision individuelle prévoyant l'octroi d'un concours financier
7. Note explicative pour TENtec