



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, C(2008)

DÉCISION DE LA COMMISSION

établissant le programme de travail 2008 pour l'octroi d'un concours financier dans le domaine du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) sur la base du programme de travail pluriannuel pour la période 2007-2013

DÉCISION DE LA COMMISSION

Du 23 janvier 2008

établissant le programme de travail 2008 pour l'octroi d'un concours financier dans le domaine du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) sur la base du programme de travail pluriannuel pour la période 2007-2013

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 exposés à l'article 5 du règlement RTE, le programme de travail pluriannuel pour l'octroi d'un concours financier dans le domaine du réseau transeuropéen de transport pour la période 2007-2013 doit définir les objectifs généraux et les actions prioritaires en rapport avec ce concours financier, les résultats escomptés, les critères d'éligibilité, de sélection et d'attribution, les objectifs spécifiques et les priorités ayant trait aux différents volets du programme (en précisant les objectifs et priorités de nature générale, ainsi que les critères de sélection), un calendrier des appels de propositions et les montants indicatifs disponibles dans le cadre des différents appels.
- (2) 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,

¹ JO L 162 du 22.6.2007, p. 1.

² JO L 228 du 9.9.1996, p. 1.

³ JO L 248 du 16.9.2002, p. 1.

⁴ JO L 357 du 31.12.2002, p. 1.

A décidé les considerations suivantes:

Article unique

Le programme de travail pluriannuel pour l'octroi d'un concours financier à lancer en 2008 dans le domaine du réseau transeuropéen de transport pour la période 2007-2013, tel qu'il 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

Le montant total des subventions qui doivent être accordées en 2008 en application du présent programme aux projets d'intérêt commun dans le domaine du réseau transeuropéen de transport est de 45 millions d'euros.

2. PRIORITÉS ET GRANDES LIGNES DES INTERVENTIONS COMMUNAUTAIRES APPLIQUÉES DANS LE CADRE DU PROGRAMME DE TRAVAIL PLURIANNUEL

Le programme définit la base pour l'octroi d'une aide aux catégories suivantes de projets d'intérêt commun dans le domaine du réseau transeuropéen de transport :

- autoroutes de la mer;
- services d'information fluviale (SIF);
- gestion du trafic aérien (ATM) / blocs d'espace aérien fonctionnels.

Pour ces différentes catégories de projets, le présent programme de travail définit des objectifs généraux et des priorités.

3. OBJECTIFS ET PRIORITÉS

3.1. Dans le but de mettre en œuvre les priorités du programme de travail, les objectifs généraux suivants seront visés:

3.1.1. Autoroutes de la mer

L'objectif du projet prioritaire «Autoroutes de la mer» est de créer un réseau transeuropéen d'autoroutes de la mer qui concentrent les flux de fret sur des services de transport maritimes viables, réguliers, fréquents, de grande qualité et fiables, intégrés dans les chaînes logistiques porte-à-porte. L'objectif de ce réseau est d'une part de réduire la congestion routière par l'absorption d'une part importante de l'augmentation attendue du fret routier, et d'autre part d'améliorer la desserte des États et régions périphériques et insulaires. Le transport combiné de personnes et de marchandises n'est pas exclu, mais c'est le fret qui doit être prédominant. Les propositions de projets doivent cibler les quatre autoroutes de la mer suivantes:

- autoroute de la mer Baltique (reliant les États membres de la Baltique aux États membres d'Europe centrale et occidentale, y compris l'itinéraire via le canal mer du Nord/mer Baltique, dit canal de Kiel);
- autoroute de la mer d'Europe occidentale (reliant le Portugal et l'Espagne via l'Arc atlantique à la mer du Nord et à la mer d'Irlande);

- autoroute de la mer d'Europe du sud-est (reliant l'Adriatique à la mer Ionienne et à la Méditerranée orientale en englobant Chypre);
- autoroute de la mer de l'Europe du sud-ouest (Méditerranée occidentale), reliant l'Espagne, la France et l'Italie, en englobant Malte, et reliée à l'autoroute de la mer de l'Europe du sud-est.

Étant donné le dernier élargissement, les propositions de projets peuvent aussi concerner les États membres de la région de la mer Noire.

3.1.2. Services d'information fluviale (SIF)

En vertu de l'article 11.4 des orientations sur les RTE, l'objectif global de cette initiative est de stimuler le déploiement de «l'infrastructure intelligente SIF», qui serait le résultat d'une mise en œuvre harmonisée au niveau européen des services d'information fluviale (SIF), réglementés par la **directive 2005/44/CE** qui définit des règles contraignantes pour la communication de données et l'équipement SIF, ainsi que le niveau minimum de services d'information fluviale pour les mises en application futures desdits services. La directive constitue le cadre du déploiement de systèmes et services SIF harmonisés et interopérables à travers l'Europe.

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

Pour répondre à ces objectifs, il faudra plus spécifiquement déployer des équipements embarqués et des infrastructures au sol; faire des essais et valider la faisabilité technique, l'interopérabilité et la compatibilité des systèmes, services et applications; améliorer encore les technologies les plus importantes pour les SIF et parachever leur mise au point; développer davantage et appliquer les concepts d'échange de données (en particulier pour les interfaces transfrontalières) et les accords administratifs et techniques connexes relativement aux échanges internationaux de données. Enfin, un objectif est de favoriser les interfaces avec d'autres modes de transport afin de permettre une intégration en douceur de la navigation fluviale dans l'ensemble de la chaîne des transports.

3.1.3. Gestion du trafic aérien (ATM) / Blocs d'espace aérien fonctionnels

Cette priorité concerne le développement de blocs d'espace aérien fonctionnels. En vertu de l'article 5 du règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen, les États membres doivent reconfigurer l'espace aérien supérieur en blocs d'espace aérien fonctionnels. La définition de tels blocs est un des outils créés par la législation «ciel unique» afin d'améliorer les normes de sécurité actuelles et l'efficacité générale et d'optimiser la capacité toujours plus grande, contribuant ainsi à la consolidation et à l'intégration nécessaires de l'espace aérien et des services fournis. Les États membres et les prestataires de services de navigation aérienne sont supposés établir des plans de mise en œuvre pour créer des blocs d'espace aérien fonctionnels dans leur espace aérien, sur la base des exigences imposées par le règlement sur l'espace aérien.

3.2. Objectifs spécifiques

3.2.1. *Autoroutes de la mer (projet prioritaire n° 21 de l'annexe III des orientations sur les RTE)*

Ce projet prioritaire est d'une nature différente de celle des autres projets prioritaires relevant des RTE: il définit un cadre (objectifs, priorités globales, zones géographiques) à l'intérieur duquel les États membres et/ou les sociétés ou organismes concernés sont invités à développer des projets individuels sur la période 2007-2013.

Les candidats sont invités à soumettre des projets à maturité (c'est-à-dire prêts à être mis en œuvre) qui permettent de concrétiser le concept d'autoroutes de la mer. Il convient que les propositions de projets soient soumises/soutenues par deux États membres au moins et ciblent des besoins réels dûment justifiés. Les activités doivent permettre d'intégrer plus en douceur les transports par voie d'eau dans la chaîne intermodale, en rationalisant les flux de fret et en les concentrant sur des itinéraires maritimes dans une approche de transport porte-à-porte, en favorisant un échange d'informations efficace et l'interopérabilité des différents modes de la chaîne de transport, en vue de favoriser des solutions intermodales et des services de transport de grande qualité ayant leur place dans les chaînes logistiques.

Les propositions de projets doivent se concentrer sur les installations et les infrastructures qui constituent le réseau des autoroutes de la mer dans le cadre d'une approche porte-à-porte. Elles seront sélectionnées à la suite d'un appel d'offres public organisé conjointement par les États membres concernés. Ces propositions de projets peuvent aussi comporter des volets consistant en études destinées à préparer la mise en œuvre des phases ultérieures du projet. Les projets proposés doivent viser à réduire la congestion routière grâce au transfert modal et/ou à améliorer l'accessibilité des régions périphériques et insulaires. Une fois mis en œuvre, ils devront être des éléments constitutifs du réseau d'autoroutes de la mer pour la région concernée et pour l'Union européenne. La création d'installations et d'infrastructures devrait être liée à la création de nouveaux services de transport maritime à courte distance entre les ports concernés, intégrés dans la chaîne logistique porte-à-porte, ou à une amélioration importante de services de transport maritime à courte distance existants, afin de réaliser l'objectif consistant à absorber une part notable de l'augmentation attendue du fret routier, dans une perspective à long terme. Les propositions de projets peuvent comporter une aide au démarrage limitée si celle-ci est jugée nécessaire à la viabilité financière du projet à la suite du résultat de l'appel d'offres commun.

Les États membres peuvent aussi soumettre des propositions de projets d'étude très pertinents, portant notamment sur des évaluations des incidences sur l'environnement, et des propositions d'actions dans l'intérêt général.

Les propositions de projets relatifs aux autoroutes de la mer qui ciblent des infrastructures et installations accessibles au public ou nécessitent une aide au démarrage doivent être mis en œuvre par des consortiums auxquels participent, en général, les secteurs public et privé, et qui rassemblent au moins des compagnies maritimes et des ports. La création d'un consortium plus large, rassemblant également des partenaires comme des exploitants de terminal, des transporteurs routiers, des exploitants ferroviaires, des entreprises logistiques, des courtiers maritimes, des pouvoirs publics locaux et/ou régionaux et des propriétaires d'infrastructures représenterait un avantage.

La planification à long terme des investissements dans les infrastructures intermodales jouera un rôle dans la prévention des goulets d'étranglement structurels attendus dans la prochaine décennie, dans les principaux corridors de fret sélectionnés en coopération par les secteurs public et privé. Les États membres sont encouragés à proposer des projets susceptibles de bénéficier d'un financement communautaire dans le cadre du RTE-T qui s'inscrivent dans une perspective à long terme en couvrant des activités réparties sur plusieurs années (par exemple jusqu'en 2013). La Commission se réserve le droit d'attribuer une subvention communautaire d'un montant inférieur à celui demandé par le candidat. Dans le cas où le budget total pour 2008 ne serait pas alloué dans le cadre de l'appel d'avril 2008, le budget non dépensé serait ajouté à celui de la catégorie de projets «autoroutes de la mer» de l'appel de décembre 2008.

Les auteurs de projets sont encouragés à exploiter toute la gamme des instruments de financement de l'UE afin tirer parti des synergies; ainsi, ils devraient prendre en considération, entre autres, le programme Marco Polo, les fonds de la politique de cohésion de l'UE (Fonds de cohésion et FEDER), et le soutien de la Banque européenne d'investissement sous la forme de prêts de premier rang et/ou par l'intermédiaire de l'instrument de garantie de prêt pour le RTE-T.

Dans ce contexte, la priorité sera accordée aux propositions ou autres projets globaux RTE-T qui, par exemple, sont liés à un financement au titre de Marco Polo II pour des services qui font partie de la même action globale en faveur des autoroutes de la mer. Les actions financées ne peuvent en aucun cas fausser la concurrence sur les marchés concernés dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

Un financement au titre du programme RTE-T peut être combiné avec une aide d'État dans le respect des règles applicables auxdites aides.

Les propositions de projets concernant des infrastructures et installations doivent être liées à la création de nouveaux services de transport maritime ou à l'amélioration de la capacité, de la fréquence et de la qualité de services existants, et doivent comporter des mécanismes de contrôle appropriés, avec des critères clairs permettant de mesurer l'accomplissement d'un transfert modal durable de la route vers l'autoroute de la mer proposée et d'évaluer l'augmentation de l'accessibilité des régions périphériques et insulaires (y compris les régions ultrapériphériques). Si la création ou l'amélioration des services de transport maritimes qui avait été prévue n'est pas entièrement réalisée, la Commission pourra récupérer totalement ou partiellement le cofinancement auprès des responsables du projet.

3.2.2. Services d'information fluviale (SIF)

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

Les services d'information fluviale sont réglementés par la **directive 2005/44/CE**⁵ qui définit des règles contraignantes pour la communication de données et l'équipement SIF, ainsi que le niveau minimum de services d'information fluviale pour les mises en application futures desdits services. La directive constitue un cadre européen pour la mise en œuvre harmonisée des SIF, ainsi que pour la compatibilité et l'interopérabilité des systèmes SIF actuels et futurs dans toute l'Europe.

⁵Directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires, JO L 255 du 30.9.2005, p. 152.

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

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

Les aspects techniques sont les suivants:

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

Aspects organisationnels:

- clarification des missions et responsabilités des autorités associées aux services d'information fluviale et à leur mise en place;
- définition de concepts d'échange (transfrontalier) de données.

Aspects juridiques:

- élaboration d'accords administratifs relatifs aux échanges internationaux de données et aux questions connexes.

3.2.3. Gestion du trafic aérien (ATM) / Blocs d'espace aérien fonctionnels

Les blocs d'espace aérien fonctionnels constituent un mécanisme clé du ciel unique européen, destiné à contribuer à la création d'un espace aérien défragmenté, non limité par les frontières nationales, en vue d'optimiser la capacité et l'efficacité du réseau de gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen et de maintenir un niveau élevé de sécurité. Conformément à l'article 5 du règlement (CE) n° 551/2004, «l'espace aérien supérieur est reconfiguré en blocs d'espace aérien fonctionnels, qui comportent notamment les éléments suivants:

- a) ils sont étayés par un dossier de sécurité;
- b) ils permettent une utilisation optimale de l'espace aérien, compte tenu des courants de trafic aérien;

- c) ils sont justifiés par la valeur ajoutée globale qu'ils apportent, y compris l'utilisation optimale des ressources techniques et humaines, sur la base d'analyses coût/efficacité;
- d) ils assurent un transfert fluide et souple de la responsabilité du contrôle de la circulation aérienne entre les unités des services de la circulation aérienne;
- e) ils assurent la compatibilité entre les configurations des espaces aériens supérieur et inférieur;
- f) ils respectent les conditions découlant des accords régionaux conclus au sein de l'OACI».

Comme indiqué à l'article 9 du règlement (CE) n° 551/2004, les mesures d'exécution appuient les décisions opérationnelles des prestataires de services de navigation aérienne, des exploitants d'aéroports et des usagers de l'espace aérien et englobent les domaines suivants:

- a) la planification des vols;
- b) l'utilisation des capacités disponibles de l'espace aérien pendant toutes les phases du vol, y compris l'attribution de créneaux; et
- c) l'utilisation des itinéraires par la circulation aérienne militaire (comme prévu par les mesures en matière de CAG).

Les États doivent rendre leurs services de navigation aérienne conformes aux règlements relatifs au ciel unique européen.

Les nouvelles routes aériennes qui traversent les blocs d'espace aérien fonctionnels doivent être établies en étroite coordination avec les autorités militaires afin d'arriver à une approche harmonisée dans tous les États membres participants.

Les auteurs de projets sont encouragés à pratiquer l'échange d'informations et le transfert de connaissances avec les responsables d'autres projets relatifs aux blocs d'espace aérien fonctionnels, afin de partager les enseignements tirés.

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

L'approche prévue pour garantir l'interopérabilité des systèmes techniques sera expliquée clairement.

Un financement RTE-T est prévu pour soutenir des études sur les blocs d'espace aérien fonctionnels, la phase préalable à l'implantation de ces blocs et leur mise en œuvre.

En particulier, les paramètres techniques suivants seront pris en considération lors de l'évaluation des propositions:

- pourcentage d'amélioration de l'exécution optimale des vols;
- pourcentage d'amélioration de la rentabilité économique;

- amélioration de la capacité:
 - Quelle augmentation de la capacité est escomptée grâce au bloc d'espace aérien fonctionnel?
 - Dans quelle mesure cela correspond-il à la croissance du trafic prévue?

4. RÉSULTATS ESCOMPTÉS

La mise en œuvre de la partie 2008 du programme de travail pour la période 2007-2013 vise à améliorer encore l'efficacité et la visibilité du concours financier communautaire apporté aux actions prioritaires dans le domaine du réseau transeuropéen de transport.

Le soutien aux «priorités horizontales» et au projet prioritaire n° 21 (autoroutes de la mer) au moyen d'appels à propositions périodiques sur l'ensemble de la période de programmation, 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 en faveur de l'accomplissement d'objectifs importants de la politique des transports et de la mise en œuvre de la législation correspondante (par exemple, dans les domaines des services d'information fluviale ou du ciel unique européen). Les principaux projets dans ce domaine ont déjà bénéficié d'aides au titre du programme 2007-2013 lors du premier appel en 2007, et ont besoin d'un soutien communautaire qui permette de les mener à bien.

Il est prévu que le soutien apporté à la mise en œuvre des blocs d'espace aérien fonctionnels permette de nouvelles améliorations de la sécurité et de l'efficacité de la gestion du trafic aérien.

La création et l'utilisation optimale de nouvelles infrastructures portuaires constitueront un tremplin pour le développement des autoroutes de la mer.

Le soutien apporté à la création d'infrastructures destinées aux services d'information fluviale permettra de mettre en place la base de services de gestion du trafic fluvial totalement intégrés, qui soutiendront la navigation intérieure de l'Atlantique à la mer Noire.

5. CALENDRIER DE L'APPEL À PROPOSITIONS 2008 ET MONTANTS INDICATIFS DISPONIBLES

<i>Projets visés au point</i>	<i>Appels (dates indicatives et particularités)</i>	<i>Montants indicatifs⁶</i>
3.1.1. Projet prioritaire n° 21 – Autoroutes de la mer	Avril 2008	20 millions d'euros
3.1.2. Services d'information fluviale (SIF)	Avril 2008	15 millions d'euros

⁶ Les coûts encourus pour les projets sont éligibles à partir du 1^{er} janvier de l'exercice budgétaire correspondant.

3.1.3. Systèmes de gestion du trafic aérien – blocs d'espace aérien fonctionnels⁷	Avril 2008	10 millions d'euros
---	------------	---------------------

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

⁷ Des appels annuels peuvent être lancés à partir de 2008 pour des activités liées aux études de faisabilité préalables à la mise en œuvre.

5.1. CALENDRIER INDICATIF DES FUTURS APPELS À PROPOSITIONS ET MONTANTS DISPONIBLES EN PROJET DE FIN 2008 À 2013

Le montant total disponible pour des subventions en application du programme de travail pluriannuel dans le domaine du réseau transeuropéen de transport va de 6,4104 à 6,81105 milliards d'euros, ce qui représente entre 80 et 85 % du montant financier de référence (8,013 milliards d'euros à prix courants) alloué au réseau transeuropéen de transport pour la période 2007-2013. Les prévisions en matière d'appels de propositions sont les suivantes:

<i>Projets visés au point</i>	<i>Appels (dates indicatives et particularités)</i>	<i>Montants indicatifs⁸</i>
3.1.1. Projet prioritaire n° 21 – Autoroutes de la mer	décembre 2008 décembre 2009 décembre 2010 décembre 2011 décembre 2012 (pour l'exercice budgétaire suivant respectivement)	30 millions d'euros 85 millions d'euros 100 millions d'euros 50 millions d'euros 25 millions d'euros
3.1.2. Services d'information fluviale (SIF)	décembre 2009 décembre 2010	25 millions d'euros 10 millions d'euros
3.1.3. Systèmes de gestion du trafic aérien (ATM) – blocs d'espace aérien fonctionnels	décembre 2010	10 millions d'euros
STI – Route*	décembre 2009 décembre 2011 (pour l'exercice budgétaire suivant respectivement)	100 millions d'euros 100 millions d'euros
ERTMS*	décembre 2008	250 millions d'euros

*Créés dans le programme de travail pluriannuel pour la période 2007-2013 par la décision C (2007) 3512 de la Commission du 23 juillet 2007.

⁸ Les coûts encourus pour les projets sont éligibles à partir du 1^{er} janvier de l'exercice budgétaire correspondant.

6. CRITÈRES D'ÉLIGIBILITÉ

6.1. Candidatures recevables

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);
- deux États membres ou plus (conjointement), pour les autoroutes de la mer et les projets transfrontaliers qui doivent concerner au moins deux États membres;
- un(e) ou plusieurs entreprises ou organismes publics ou privés (conjointement), avec l'accord de l'État membre ou des États membres directement concerné(s) par le projet en question;
- une ou plusieurs organisations internationales (conjointement), avec l'accord de tous les États membres directement concernés par le projet en question;
- une entreprise conjointe, avec l'accord de tous les États membres directement concernés par le projet en question.

Les propositions de projet soumises par des personnes physiques ne sont pas recevables. 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 désignés 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 applicable⁹, notamment en ce qui concerne l'interopérabilité, la protection de l'environnement, la concurrence et la passation de marchés publics.

6.2.3. Autres sources de financement

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

6.3. 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 Conseil du 25 juin 2002 portant règlement financier applicable au budget général des Communautés européennes¹⁰, modifié en dernier lieu par le règlement (CE, Euratom) n° 1995/2006 du Conseil du 13 décembre 2006¹¹ (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° 1605/2002 du Conseil¹², modifié en

⁹ Conformément à l'article 3, paragraphe 1, du règlement RTE.

¹⁰ JO L 248 du 16.9.2002, p. 1.

¹¹ JO L 390 du 30.12.2006, p. 1.

¹² JO L 357 du 31.12.2002, p. 1.

dernier lieu par le règlement (CE, Euratom) n° 478/2007 de la Commission du 23 avril 2007¹³ (ci-après dénommé «les modalités d'exécution du règlement financier»).

7. 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.

7.1. Capacité financière

Les candidats doivent avoir la capacité financière de mener à bien l'action pour laquelle une subvention est sollicitée et 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, organismes notifiés, entreprises communes établies en vertu de l'article 171 du traité, ni des organisations internationales¹⁴.

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 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.

8. CRITÈRES D'ATTRIBUTION

8.1. Critères d'attribution

Seules les propositions conformes aux critères d'éligibilité et de sélection seront évaluées, en fonction de leur degré de contribution aux objectifs et aux priorités mentionnés ci-dessus, 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;

¹³ JO L 111, du 28.4.2007, p. 13.

¹⁴ Article 176, paragraphe 4, des modalités d'exécution du règlement financier.

- 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 des différents modes de transport en faveur des plus respectueux de l'environnement (réduction de l'empreinte écologique);
- complexité du projet, par exemple celle liée à la nécessité de franchir un obstacle naturel;
- qualité de la demande;
- (des critères propres aux projets concernant les autoroutes de la mer et les blocs d'espace aérien fonctionnels seront énoncés dans le texte de l'appel de propositions, conformément aux critères d'attribution généraux prévus par le règlement RTE);
- conformité aux exigences établies par la directive 2005/44/CE relative à des services d'information fluviale harmonisés sur les voies navigables communautaires, ainsi qu'aux spécifications techniques établies dans le présent document;
- degré d'interopérabilité et de compatibilité au niveau du projet et au niveau européen en ce qui concerne les SIF.

9. TAUX DE COFINANCEMENT MAXIMAL¹⁵

- 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:
 - 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,

aide au démarrage liée à des dépenses d'équipement pour les tronçons transfrontaliers des projets «autoroutes de la mer»: 30 % de la valeur de deux années d'amortissement des dépenses d'équipement éligibles en vertu de l'article 15, paragraphe 5, des orientations sur les RTE.

10. INSTRUMENT DE MISE EN OEUVRE

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

¹⁵ Conformément à l'article 6, paragraphe 2, du règlement RTE.

