

ANNEXE

ANNEXE bis

1. BUDGET

1.1. Ligne budgétaire

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

1.2. Ressources budgétaires:

Sur la base de la présente modification apportée au programme de travail pluriannuel qui subventionne le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) en 2013, un montant maximal de 280 000 000 EUR (y compris 280 000 EUR pour l'évaluation des propositions) est disponible pour des projets d'intérêt commun dans le cadre du réseau transeuropéen de transport dans les domaines suivants:

les 30 projets prioritaires énoncés à l'annexe III des orientations RTE, conformément à l'article 23 des orientations RTE-T,

le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS)

les autoroutes de la mer,

la gestion du trafic aérien (ATM) et

les systèmes de transport intelligents (STI).

Ce montant complète le budget de 332 000 000 EUR déjà mis à la disposition de projets d'intérêt commun au titre du programme de travail pluriannuel adopté pour 2013 dans le domaine du réseau transeuropéen de transport.

2. LES PRIORITÉS ET LIGNES DE FINANCEMENT DE L'UNION ÉNONCÉES CI-APRÈS SERONT VISÉES DANS LE CADRE DU PROGRAMME DE TRAVAIL PLURIANNUEL

La décision d'exécution C(2013) 1675 de la Commission du 21 mars 2013 a posé le fondement qui permet d'accorder une aide aux projets d'intérêt commun dans le domaine du réseau transeuropéen de transport.

La présente décision modificative définit la base permettant l'octroi d'une aide sous forme de subventions destinées à des projets d'intérêt commun dans le secteur du réseau transeuropéen de transport dans les domaines suivants:

les 30 projets prioritaires énoncés à l'annexe III des orientations RTE, conformément à l'article 23 des orientations RTE-T,

le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS)

les autoroutes de la mer,

la gestion du trafic aérien (ATM) et

les systèmes de transport intelligents (STI).

Dans le cadre des objectifs généraux et des priorités définis dans la présente modification du programme de travail pluriannuel, des objectifs plus spécifiques peuvent figurer dans les appels à propositions.

3. OBJECTIFS ET PRIORITÉS

3.1. Objectifs généraux

3.1.1 Actions concernant les projets prioritaires dans les domaines du rail, de la route et des voies navigables intérieures

3.1.1.1 Études sur les projets prioritaires dans les domaines du rail, de la route et des voies navigables pour la préparation des projets d'intérêt commun définis à l'article 7 des orientations RTE-T

L'objectif général de cette priorité est la préparation de la mise en œuvre des futurs projets RTE-T, au moyen des études de faisabilité requises, des procédures d'autorisation, ainsi que de la mise en œuvre et de l'évaluation de parties de projets prioritaires.

3.1.1.2 Mesures visant à promouvoir l'innovation et les nouvelles technologies en faveur des infrastructures de transport et des installations contribuant à la décarbonisation ou à la réduction des coûts externes en général (par exemple, les encombrements ou les accidents de la route).

Ces mesures porteront sur des études destinées à soutenir les essais et le déploiement de nouvelles technologies et d'éléments d'infrastructures et d'installations propices [conformément à l'article 2, paragraphe 2, points a) et d), et à l'article 5, points f), g) et h), des orientations RTE-T] en vue de contribuer à l'adaptation au changement climatique, de réduire les incidences des transports sur l'environnement et de renforcer l'efficacité du transport.

3.1.2 Système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS)

Conformément à l'article 10, paragraphe 6, des orientations RTE-T, l'objectif général est de promouvoir le déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS), qui est actuellement constitué de deux composantes, le GSM-R et l'ETCS (le système européen de contrôle des trains).

En supprimant les obstacles techniques à l'interopérabilité, le déploiement de l'ERTMS contribuera directement à la réalisation d'objectifs essentiels de la politique des transports, tels que: la création de grands axes de transport interopérables reliant les réseaux nationaux et facilitant le fonctionnement du marché intérieur; l'utilisation optimale des capacités des infrastructures existantes; l'amélioration de la sécurité et de la fiabilité du réseau; l'amélioration de l'accessibilité des régions périphériques de l'Union; la diminution de l'encombrement de l'infrastructure ferroviaire et un rééquilibrage des différents modes; l'atténuation des effets de l'activité de transport sur l'environnement.

3.1.3 Les autoroutes de la mer

Dans le but de mettre en œuvre les priorités clés du programme de travail, les projets relatifs aux autoroutes de la mer viseront les objectifs généraux énoncés ci-après.

En application de l'article 13 des orientations sur les RTE-T, le programme de travail actuel fixe les conditions-cadres applicables à la soumission de propositions de projets concernant les autoroutes de la mer susceptibles de faciliter le développement

d'un réseau transeuropéen d'autoroutes de la mer reliant les différentes régions d'Europe. Les synergies avec les projets RTE-T de développement portuaire et les liaisons maritimes avec des pays voisins doivent être exploitées dans la mesure du possible.

Le réseau transeuropéen d'autoroutes de la mer a pour objectif de promouvoir la durabilité et la sécurité générales du transport en offrant notamment une solution de remplacement au transport terrestre saturé ou plus polluant. Il devrait contribuer à l'effort commun déployé pour lutter contre le changement climatique. Il devrait également renforcer la cohésion de l'UE en facilitant les liaisons entre les États membres et entre les régions d'Europe, ainsi qu'en dynamisant les régions périphériques.

Les autoroutes de la mer sont fondées sur les liaisons maritimes existantes ou sur de nouvelles liaisons maritimes qui seront intégrées aux chaînes logistiques intermodales durables de l'Europe. Leur objectif devrait être d'améliorer les liaisons maritimes existantes ou d'établir de nouvelles liaisons maritimes tout en améliorant l'intégration de ces liaisons dans l'ensemble de la chaîne logistique. Les projets d'autoroute de la mer devraient promouvoir la concentration des flux de fret sur des itinéraires logistiques viables empruntant la voie maritime et offrir des services réguliers fréquents, fiables et de grande qualité intégrés aux chaînes logistiques globales, c'est-à-dire des corridors multimodaux pleinement intégrés.

Le transport combiné de personnes et de marchandises n'est pas exclu, mais c'est le fret qui doit prédominer.

La possibilité de mettre en place un réseau transeuropéen d'autoroutes de la mer viable ainsi que des autoroutes de la mer compétitives et durables est liée à la capacité des ports maritimes à servir de sites de transbordement efficaces et fiables continuellement reliés à d'autres modes de transport. La priorité ira aux projets de mise en œuvre visant à améliorer et à développer la capacité et les installations portuaires réservées aux autoroutes de la mer, notamment la fourniture de combustibles plus propres et d'autres installations utiles pour l'environnement. Les connexions avec l'arrière-pays qui font partie intégrante de la chaîne logistique porte-à-porte incluant les liaisons maritimes peuvent également bénéficier d'un financement au titre du programme relatif aux autoroutes de la mer, tout comme les services à la navigation fournis tout au long de l'année. Dans ce contexte, la priorité ira aux projets visant à intégrer aux autoroutes de la mer les voies de navigation intérieure ou les chemins de fer, sauf dans les régions d'États membres où ces modes de transport n'existent pas.

Le programme vise également à promouvoir l'innovation et le déploiement de nouvelles technologies et de nouveaux systèmes permettant d'accroître l'efficacité des autoroutes de la mer.

Les propositions de projet devraient être axées sur les domaines suivants des autoroutes de la mer ainsi que sur leur interconnexion, tels que définis à l'annexe III des orientations RTE-T, projet prioritaire n° 21:

autoroute de la mer Baltique (reliant les États membres riverains de la mer Baltique à ceux d'Europe centrale et occidentale, y compris l'axe passant par le canal mer du Nord/mer Baltique, dit canal de Kiel);

autoroute de la mer de l'Europe de l'ouest (reliant le Portugal et l'Espagne à la mer du Nord et à la mer d'Irlande via l'Arc Atlantique);

autoroute de la mer de l'Europe du sud-est (reliant la mer Adriatique à la mer Ionienne et à la Méditerranée orientale via Chypre);

autoroute de la mer de l'Europe du sud-ouest (Méditerranée occidentale) reliant l'Espagne, la France, l'Italie et Malte, et se raccordant à l'autoroute de la mer de l'Europe du sud-est.

Depuis l'élargissement de 2007, les propositions de projet peuvent également porter sur la région de la mer Noire, par exemple sa connexion aux autres zones desservies par les autoroutes de la mer.

3.1.4 *Gestion du trafic aérien (ATM)*

La réalisation du ciel unique européen (CUE) est l'une des grandes priorités de la politique européenne en matière d'aviation. L'initiative «ciel unique européen» vise à rendre l'organisation et la gestion de l'espace aérien européen globalement plus efficaces en améliorant les performances de l'ATM en Europe par la modernisation et l'harmonisation des systèmes, le renforcement de l'interopérabilité civil-militaire, l'atténuation de la fragmentation et la consolidation de la fourniture de services de navigation aérienne, en particulier les services autres que les services de trafic aérien. L'objectif dans ce domaine est de soutenir la mise en œuvre en temps opportun du ciel unique européen et, en particulier, de soutenir le déploiement de SESAR, son pilier technologique.

3.1.5 *Systèmes de transport intelligents (STI)*

En application des orientations RTE-T (articles 5 et 9 en particulier), les équipements routiers et les applications télématiques, y compris les STI, dans les domaines du fret et/ou du transport de voyageurs doivent:

permettre la gestion du trafic, y compris le guidage routier et la détection et la gestion des incidents/situations d'urgence;

permettre l'échange d'informations pour les opérations de transport multimodal et les services à valeur ajoutée liés au transport;

contribuer à améliorer l'efficacité et la capacité des réseaux (infrastructure nouvelle et existante);

améliorer la sécurité, la sûreté et les performances environnementales;

faciliter la connexion directe entre les infrastructures des réseaux européen, national, régional et local tout en y intégrant leur circulation respective;

favoriser une coopération active entre les prestataires de services d'information sur la circulation et les déplacements et de services à valeur ajoutée.

À cet égard, tout système de transport intelligent doit être déployé dans l'ensemble de l'Union dans le respect des dispositions de la directive 2010/40/UE (la «directive STI»), et d'une manière compatible avec ses actes délégués, afin de permettre la mise en place d'un ensemble de capacités fondamentales d'interopérabilité dans tous les États membres.

Les principales priorités qui ressortent de la directive STI sont les suivantes:

services européens d'information sur la circulation et les déplacements,

services européens de gestion de la circulation,

logistique du transport de marchandises au niveau européen,

sécurité et sûreté routières.

Les projets doivent favoriser notamment l'interopérabilité des systèmes et services de transport entre réseaux et entre territoires en promouvant le concept de «**technologies intelligentes connectées**» et privilégier une vaste coopération et une pleine continuité tout le long des corridors RTE-T créés en vertu du futur règlement établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, y compris les interfaces urbaines, interurbaines et intermodales ainsi que les tronçons transfrontaliers.

Grâce aux technologies intelligentes connectées, les informations sur la circulation et les déplacements seront plus fiables et mieux adaptées aux besoins des utilisateurs, tant pour les passagers que pour le fret ou la logistique; la gestion de la circulation et les opérations seront plus efficaces et mieux intégrées et les routes européennes seront plus sûres. Ces actions portent sur le transport routier et ses interfaces avec d'autres modes et apportent une forte valeur ajoutée européenne au RTE-T. Elles peuvent également apporter une contribution aux terminaux de fret, aux nœuds «voyageurs» et aux nœuds urbains, pour lesquels il est essentiel de garantir un lien fluide avec les réseaux interurbains le long des corridors RTE-T qui seront mis en place par le futur règlement établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe.

Il devra être démontré que ces projets contribueront à la réalisation des objectifs de la directive 2010/40/UE (la «directive STI»), en particulier pour ce qui est du déploiement interopérable des services STI essentiels et des applications (innovantes). Tout en assurant la continuité des services et l'excellence opérationnelle des opérateurs de réseaux dans toute l'Europe, il conviendra de clairement déterminer les avantages pour les usagers en matière d'efficacité, de sécurité et de confort.

Les propositions donneront un aperçu détaillé de l'état actuel de la technique et du niveau de déploiement des services STI essentiels et des applications (innovantes) le long des corridors RTE-T créés par le futur règlement établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, y compris les interfaces urbaines, interurbaines et intermodales ainsi que les tronçons transfrontaliers. Les activités proposées devront clairement porter sur les lacunes et les problèmes spécifiques relevés. La façon dont elles devront améliorer l'état actuel de la technique et leur but seront clairement définis.

3.2 Objectifs spécifiques

3.2.1 Études sur les projets prioritaires

L'UE peut octroyer une aide sous forme de subvention aux types de projets décrits ci-après, définis à l'article 2, point 8, du règlement RTE:

3.2.1.1 Études préalables à la préparation des portefeuilles de projets à mettre en œuvre, entre autres, dans le cadre du futur règlement établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe.

Les objectifs spécifiques des études sur les projets prioritaires doivent porter principalement sur la préparation des projets d'intérêt commun définis à l'article 7 des orientations RTE-T. Cette priorité vise la réalisation des objectifs spécifiques suivants: actions de mise en œuvre des projets prioritaires, dans la mesure où elles contribuent à établir les liaisons manquantes, à faciliter les flux de circulation transfrontaliers ou à supprimer les goulets d'étranglement, y compris en optimisant les capacités et l'efficacité des infrastructures existantes et nouvelles, et dans la

mesure où elles contribuent également au développement du futur réseau central ou à l'interconnexion des corridors du réseau central.

En particulier, l'aide de l'Union sous forme de subvention devrait faciliter la préparation des projets ou d'un portefeuille de projets sur les projets prioritaires au titre du futur règlement établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe.

Les études concernent les études de faisabilité requises, les procédures d'autorisation, la mise en œuvre et l'évaluation de tronçons de projets prioritaires, tels que spécifiés à l'article 23 des orientations RTE-T.

En outre, les études sur les projets prioritaires dans les domaines du rail, de la route et des voies navigables qui facilitent l'intermodalité par le déploiement de systèmes intelligents et l'interconnexion de l'axe avec d'autres modes de transport, en particulier les modes de transport plus économes en énergie — seront soutenues.

3.2.1.2 Promouvoir l'innovation et les nouvelles technologies dans le domaine des installations et des infrastructures de transport contribuant:

i) à la réduction des coûts environnementaux en général et au remplacement du pétrole et à la décarbonisation en particulier.

Comme exposé dans la stratégie Europe 2020 et rappelé dans la communication de la Commission¹ «Énergie propre pour les transports: la stratégie européenne en matière de carburants de substitution», l'aide de l'Union doit avoir pour objectif général de soutenir des études portant sur des technologies qui permettent de réduire les coûts externes, notamment des technologies qui permettent d'atténuer le changement climatique et de s'y adapter dans les secteurs du transport de marchandises et/ou de passagers. Il doit être démontré que ces technologies possèdent le potentiel de déploiement rapide le plus élevé sur tout le RTE-T, créant ainsi la masse critique nécessaire.

Un objectif spécifique est le développement des infrastructures et des équipements nécessaires au sein du RTE-T, y compris les interfaces infrastructures/véhicules et la mise à niveau/adaptation de l'infrastructure existante pour les carburants de substitution, qui favoriseront l'utilisation de carburants de substitution et de techniques de propulsion en lieu ne fonctionnant pas aux combustibles fossiles, notamment les propulsions électriques de tous types, l'hydrogène, le GNC, le GNL, y compris des navires d'avitaillement en GNL, et les biocarburants ainsi que toute combinaison de ces solutions. Il peut aussi s'agir d'équipements de réduction des émissions et de stockage d'énergie installés dans les véhicules, de systèmes de gestion de la demande d'énergie et de systèmes d'information aux voyageurs permettant la collecte de données destinées au fonctionnement des infrastructures pour les carburants de substitution.

Une attention particulière doit être accordée à l'utilisation de carburants de substitution ou de technologies visant à réduire les émissions provenant des transports en deçà des normes d'émission obligatoires existantes, afin de se préparer à respecter les futures normes. L'approche RTE-T est orientée «marché» plutôt que «recherche» car elle se concentre sur les nouvelles technologies et les techniques innovantes prêtes à être déployées, ce qui signifie que la recherche n'est pas financée. La maîtrise des longues distances est un élément essentiel pour le RTE-T et devrait dès lors faire l'objet de l'étude (y compris dans son éventuelle phase de déploiement).

¹ COM(2013) 17 final du 24 janvier 2013.

Les études doivent porter sur l'expérimentation de nouvelles technologies et intégrer un modèle d'entreprise élaboré de manière claire et axé sur les consommateurs, car en pareils cas, l'innovation technologique doit aller de pair avec l'innovation en matière de processus. Autrement dit, il convient de déterminer comment introduire les nouvelles technologies sur le marché, en ayant pour objectif clair leur viabilité, à tout le moins à moyen et à long terme. Un modèle économique visant une viabilité à court terme, c'est-à-dire limitée à la durée de l'aide de l'UE, serait idéal, mais pas obligatoire, étant donné la diversité des degrés de préparation des différentes technologies et les problèmes rencontrés pour les introduire sur le marché. De toute évidence, l'utilisateur potentiel de l'infrastructure doit être au cœur de l'essai (et de l'étude).

La priorité ira aux études qui prévoient le déploiement pilote des technologies et/ou d'infrastructures de base et d'installations, c'est-à-dire les études qui comportent un essai en condition réelle (plutôt qu'une simple démonstration). À la fin de l'essai, dans le cadre de l'étude, une analyse sera présentée pour montrer comment passer du stade de l'essai au stade de l'application de masse, c'est-à-dire comment déployer la technologie sur l'ensemble du pays, du corridor ou même du réseau RTE-T au moyen d'une relation entreprise-client qui aura été optimisée.

Un autre objectif spécifique est le développement de l'infrastructure et des équipements RTE-T nécessaires, y compris les TIC et les interfaces infrastructures/véhicules, pour réduire les nuisances sonores. Les études prévoyant un déploiement intégré seront élaborées et soutenues de la même manière que pour l'objectif précédent, à ceci près qu'il suffira de viser la rentabilité plutôt que la viabilité.

ii) au développement et au déploiement d'une nouvelle génération de transports intelligents/connectés afin d'intégrer la gestion du trafic et d'améliorer la sécurité routière.

Un autre objectif spécifique est le développement de l'infrastructure et des technologies nécessaires au sein du RTE-T, y compris les interfaces de communication infrastructures/véhicules et la mise à niveau/adaptation de l'infrastructure existante, afin de renforcer la sécurité et la fiabilité du réseau, ainsi que l'efficacité de la circulation, et d'ainsi contribuer à la réduction des émissions. Les études permettant le déploiement interopérable et intégré seront élaborées et soutenues de la même manière que pour l'objectif général susmentionné.

Trois types d'études sont envisagés: a) études sans déploiement, b) études comprenant un déploiement pilote à l'échelon régional ou local dans au moins un État membre, et c) études comprenant un déploiement à l'échelle d'un trajet/corridor d'au moins 500 km desservant au moins deux États membres. En ce qui concerne le type d'études c), la fonction d'itinérance et l'interopérabilité des solutions, y compris les solutions transfrontalières, doivent être clairement définies.

3.2.2 *Système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS)*

Les actions sont axées sur un des domaines suivants:

faciliter et accélérer la mise en œuvre du plan de déploiement européen², en particulier sur les tronçons du corridor qui seront équipés d'ici à 2015 et sur les tronçons transfrontaliers, sur les voies et à bord des véhicules,

² Décision 2012/88/UE de la Commission.

la mise à niveau des lignes et des véhicules,

le maintien des spécifications d'essai.

Afin d'atteindre les objectifs susvisés, les domaines prioritaires suivants bénéficieront des fonds RTE-T:

Domaine prioritaire 1: déploiement de l'ETCS sur les corridors ERTMS:

déploiement de l'ETCS sur les tronçons transfrontaliers des corridors ERTMS qui seront équipés d'ici à 2015 selon le plan de déploiement européen;

déploiement de l'ETCS sur les tronçons des corridors ERTMS et leurs connexions aux ports et terminaux qui seront équipés d'ici à 2015 selon le plan de déploiement européen;

actions préparatoires (y compris des études de faisabilité), afin d'accélérer le déploiement de l'ETCS sur les tronçons des corridors ERTMS et sur les connexions aux ports et terminaux qui seront équipés selon le plan de déploiement européen au-delà de 2015.

Domaine prioritaire 2: mise à niveau des lignes ou des véhicules afin d'assurer leur compatibilité avec la ligne de base 2 de l'ETCS (version 2.3.0d) ou avec la ligne de base 3:

les lignes et les véhicules déjà équipés d'une version antérieure compatible avec la version 2.3.0d de l'ETCS et devant être alignés sur les normes de la ligne de base 2 de l'ETCS (version 2.3.0d/ligne de base 3) d'ici à la fin de 2015 peuvent bénéficier d'une aide RTE-T au titre de cette priorité. Les essais de compatibilité sont considérés comme s'inscrivant dans la stratégie de mise à niveau. Les travaux d'infrastructure pour les équipements au sol (qui répondent à la définition de l'article 2, point 9, du règlement RTE-T) qui sont nécessaires à la mise en œuvre du niveau 2 de l'ETCS (par exemple, la mise à niveau ou le renouvellement des enclenchements) peuvent également bénéficier d'une aide.

Domaine prioritaire 3: mise en conformité des véhicules afin d'assurer leur compatibilité avec la ligne de base 2 de l'ETCS (version 2.3.0d) ou avec la ligne de base 3 de l'ETCS:

L'installation a posteriori sur les véhicules existants de l'ETCS pour fin 2015 remplit les conditions pour pouvoir bénéficier d'une aide au titre du RTE-T dans le cadre de cette priorité. le prototypage, l'autorisation par type et la compatibilité des activités d'essai (y compris l'équipement des trains et les essais des trains-pilotes), y compris le déploiement de l'ETCS à bord, afin d'équiper un véhicule existant de la ligne de base 3 remplissent les conditions pour bénéficier d'une aide au titre du RTE-T dans le cadre de cette priorité.

Domaine prioritaire 4: Maintien des spécifications d'essai pour l'ETCS

Les spécifications d'essai de la ligne de base 3 feront partie de la première attestation d'entretien à la fin de 2013. Il est prévu que le développement de produits embarqués de la ligne de base 3 et leur essai en laboratoire fourniront des informations précieuses, qui nécessiteront une mise à jour des spécifications d'essai (subset-076). La mise à jour de ces spécifications nécessitera un savoir-faire et un accès aux outils spéciaux et aux équipements d'essai. Les activités débouchant sur la mise à jour du subset-076 sont considérées comme une priorité, y compris la fourniture et le développement des outils d'essai et des

environnements d'essai; le résultat escompté est la mise à jour des cas d'essai, des séquences d'essai et si nécessaire des interfaces d'essai des laboratoires.

3.2.3 *Les autoroutes de la mer*

Le projet «autoroutes de la mer» diffère des autres projets RTE-T: il définit un cadre (objectifs, priorités globales et/ou 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.

Le type de projets proposé dans le cadre de ce programme de travail comportera les instruments suivants ou une combinaison de ces instruments: projets de mise en œuvre (c'est-à-dire des projets visant l'exécution d'opérations de transport à grande échelle), études innovantes prenant la forme d'actions et d'études pilotes. Quel que soit leur type, les projets doivent contribuer à la concrétisation du concept des autoroutes de la mer.

Seront prioritaires les projets de mise en œuvre, les études et les projets pilotes qui contribuent à relever les défis environnementaux auxquels est confronté le secteur du transport maritime à courte distance, notamment en raison des contraintes qui découleront prochainement de la mise en œuvre des exigences de l'annexe VI de la convention Marpol de l'OMI. Entrent dans cette catégorie les actions qui soutiennent le déploiement de combustibles de remplacement et les technologies de réduction des émissions ou qui favorisent l'utilisation du réseau électrique du littoral.

Les projets de mise en œuvre, axés sur les infrastructures et les installations, sont une priorité, l'objectif étant de créer de nouvelles liaisons maritimes ou d'améliorer la capacité, la fréquence ou la qualité des liaisons maritimes existantes, qui constituent, dans la perspective de la chaîne logistique, des éléments du grand réseau des autoroutes de la mer. Les projets devraient éliminer les goulets d'étranglement au niveau des ports situés sur les autoroutes de la mer, améliorer les connexions des ports maritimes avec l'arrière-pays et l'accès à la mer par les ports et il est souhaitable qu'ils appliquent les nouvelles technologies de l'information et de la communication (TIC) à l'exploitation des autoroutes de la mer. Les projets de mise en œuvre peuvent également viser des résultats plus larges³ et porter sur des questions environnementales ou relatives aux formalités déclaratives applicables aux navires, en tenant compte des nouvelles obligations découlant de la législation internationale et/ou européenne. Ils peuvent également comprendre des études et des actions pilotes⁴ destinées à préparer la mise en œuvre et à favoriser la maturation des phases ultérieures des projets. Les projets proposés doivent soutenir la réduction de la congestion des transports terrestres et accroître l'efficacité porte-à-porte par le transfert modal et/ou à améliorer l'accessibilité des régions périphériques et insulaires. Il conviendrait d'enquêter sur la nécessité de procéder à une évaluation stratégique des incidences sur l'environnement (ESIE)⁵, (par exemple, l'éventuelle

³ Conformément à l'article 13, paragraphe 5, point c) de la décision n° 661/2010/UE du Parlement européen et du Conseil.

⁴ Les actions pilotes sont considérées comme des «études» pour autant qu'elles correspondent à la définition donnée à l'article 2, point 8, du règlement (CE) n° 680/2007.

⁵ Directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

modification des plans ou programmes nationaux relatifs aux transports). Le taux de financement de ces projets de mise en œuvre, indiqué au point 9, peut aller jusqu'à 20 % du coût éligible total.

Dans le cas de projets mixtes (travaux et études et/ou actions pilotes, voir le point 6.2.4), les travaux peuvent être financés selon les modalités indiquées plus haut, tandis que les études et actions pilotes peuvent être financées à hauteur de 50 % du coût éligible total.

Des études sous forme **d'actions pilotes** devraient être envisagées dans le but de surmonter les obstacles techniques et opérationnels qui surgissent lors de l'introduction de nouvelles technologies ainsi que de prototypes ou de concepts innovants. De telles études prépareraient le terrain pour la phase de déploiement, porteraient sur des sujets plus vastes concernant les avantages, sur les infrastructures et les installations innovantes et réuniraient un partenariat opérationnel. Ces actions peuvent inclure des études d'évaluation et de validation ou des mesures d'appui technique telles que des versions de démonstration en grandeur nature nécessaires à la réalisation des objectifs de l'action pilote. La R&D ne peut bénéficier d'une aide financière dans le cadre du programme RTE-T. Les actions pilotes peuvent également jouer un rôle essentiel dans l'harmonisation des opérations au sein d'une zone géographique donnée; elles doivent être proposées par des consortiums «jumelés» supposant, pour un thème donné, la participation active d'un minimum de deux entités provenant d'au moins deux États membres (voir point 6.1) et doivent intégrer des acteurs et opérateurs essentiels du transport afin d'atteindre la masse critique requise pour leur mise en œuvre. Le taux de financement des actions pilotes, indiqué au point 9, peut aller jusqu'à 50 % du coût éligible total⁶, pour autant que ces actions correspondent à la définition des études donnée à l'article 2, point 8, du règlement RTE. Des investissements de cofinancement pourront être réalisés à bord des navires en faveur de projets pilotes s'ils sont nécessaires au fonctionnement des projets.

Les **études** doivent porter sur des problèmes qui se posent à l'échelon régional ou européen et dont la résolution profiterait à l'ensemble des opérations relatives aux autoroutes de la mer (évaluations environnementales ou aspects liés aux TIC par exemple). Les études préparatoires des projets de mise en œuvre doivent aboutir à des propositions de projets d'autoroutes de la mer bien mûries. Le taux de financement de ces études, indiqué au point 9, peut aller jusqu'à 50 % du coût éligible total.

Étant donné la nature concrète du programme, les ressources disponibles pour les études – à l'exclusion des actions pilotes – seront limitées à 20 % du budget total prévu pour l'appel.

Les études environnementales devraient contribuer à relever les défis environnementaux auxquels est confronté le secteur du transport maritime à courte distance. Entrent dans cette catégorie les actions qui viennent en appui, par exemple, du déploiement du GNL et des technologies des laveurs ou qui favorisent l'utilisation du réseau électrique du littoral. Les technologies innovantes permettant le déchargement des résidus produits par les navires ou leur réception à terre seront également prises en considération. Les actions devraient intégrer les règles et

⁶ Conformément à l'article 6, paragraphe 2, point a), du règlement (CE) n° 680/2007.

orientations développées au niveau international ou par l'Agence européenne pour la sécurité maritime dans le domaine de la sécurité.

Les activités devraient aboutir à une meilleure intégration des transports maritimes dans la chaîne logistique multimodale, par la concentration des flux de fret sur des itinéraires empruntant la voie maritime, selon une logique de couloir. Elles devraient garantir la navigation tout au long de l'année (par exemple en hiver dans la mer Baltique), la circulation en toute sécurité y compris le dragage, les levés hydrographiques et la gestion du trafic, tout en facilitant l'interopérabilité des différents modes dans la chaîne de transport ainsi que l'échange électronique d'informations entre les parties en présence grâce, par exemple, aux infrastructures et applications de TIC visant l'intégration des tronçons maritimes et terrestres de façon que le transport par mer desserve convenablement l'arrière-pays ou contribue à des systèmes d'intérêt général.

Les actions centrées sur les TIC devraient principalement déployer des solutions interopérables permettant un échange efficace d'informations entre tous les acteurs associés aux processus de transport comodal, et tout particulièrement introduire de nouvelles technologies bénéficiant au secteur du transport maritime à courte distance, des interfaces uniques régies par les acteurs publics et permettant de simplifier les procédures administratives dans les ports. Cet objectif devrait être atteint en faisant appel à des normes ouvertes appropriées et en tirant parti de plateformes d'échange d'informations ouvertes et sûres, lorsqu'elles existent. Pourront également être prises en considération aux fins du cofinancement les applications de TIC intégrant des systèmes de traçage des véhicules et des cargaisons, de suivi et de calcul d'itinéraires en temps réel valables pour les principaux corridors de transport européens, à condition qu'elles soient proposées en tant qu'éléments des actions de mise en œuvre définies dans le présent programme de travail. En conformité avec les politiques de l'UE inspirées par l'utilisation des moyens de communication électroniques, ces actions devraient soutenir la directive 2010/65/UE concernant les formalités déclaratives applicables aux navires, adoptée récemment, et la nouvelle initiative «e-Maritime» de l'UE.

Les projets et études axés sur le développement des systèmes de TIC doivent être menés de manière à ce qu'il soit possible d'adapter facilement ces derniers afin d'y incorporer les résultats des initiatives de l'UE visant à assurer le fonctionnement efficace des systèmes et leur interopérabilité, notamment les initiatives «fret en ligne» et «e-Maritime».

Les propositions de projet portant sur des infrastructures et des installations accessibles au public, ou qui nécessitent une aide au démarrage, doivent être mises en œuvre par les acteurs concernés, qui comptent en général des représentants des secteurs public et privé, et qui rassemblent des opérateurs de transport couvrant l'ensemble de la chaîne, dont les opérations maritimes et portuaires. Il est éventuellement prévu de créer un consortium plus large, associant également des partenaires tels que des exploitants de terminaux, des transporteurs routiers, des exploitants ferroviaires, des entreprises logistiques, des courtiers maritimes, des acteurs publics locaux et/ou régionaux et des propriétaires d'infrastructures. Les propositions de projet doivent être documentées, par exemple au moyen d'analyses pertinentes des flux de trafic dans le couloir, du potentiel de transfert modal des investissements envisagés, etc.

La participation ou l'association d'opérateurs de transport et/ou de compagnies maritimes couvrant un tronçon maritime spécifique est fondamentale pour démontrer

la viabilité de l'amélioration proposée d'une liaison maritime existante ou la mise en place d'une nouvelle liaison maritime. Cette participation peut aller d'une implication directe en tant que bénéficiaire jusqu'à une collaboration en tant qu'auteur de lettres de soutien confirmant les perspectives offertes par le projet pour améliorer une liaison maritime existante ou établir une nouvelle liaison, et attestant l'engagement de son auteur à prendre part au projet (à titre consultatif ou opérationnel, par exemple). Le degré de participation et la viabilité démontrée du projet auront une incidence sur la sélection des propositions, notamment dans le cas de nouvelles liaisons maritimes.

Les auteurs de projets sont encouragés à exploiter toute la palette des instruments financiers que l'UE met à leur disposition afin de tirer parti des synergies, tout particulièrement avec le programme Marco Polo II, qui est le principal programme conçu pour soutenir des services de transport, le projet MEDA-MoS II, destiné à favoriser l'instauration d'autoroutes de la mer entre les États membres de l'UE et leurs voisins des rives de la Méditerranée, l'Instrument européen de voisinage et de partenariat, les Fonds structurels et la Banque européenne d'investissement. Toutefois, comme indiqué au point 6.2.3, les mêmes activités spécifiques relevant des mêmes parties d'un projet ne peuvent cumuler les subventions sur le budget de l'UE, telles que celles au titre du RTE, avec d'autres subventions sur le budget de l'UE. Les instruments financiers de l'UE avec participation aux risques ou les contributions financières de l'UE à ce type d'instruments ne constituent pas des subventions. Les actions financées ne peuvent entraîner sur les marchés concernés de distorsions de la concurrence qui nuiraient à l'intérêt commun.

Il y a lieu de mettre en place des mécanismes de suivi appropriés définissant des étapes claires afin de réaliser un report modal durable de la route vers l'autoroute de la mer sur les liaisons proposées et de désenclaver les régions périphériques et insulaires.

3.2.4 *Gestion du trafic aérien (ATM)*

L'objectif spécifique dans ce secteur est de consolider et d'accélérer le processus de réforme de la gestion du trafic aérien en Europe, notamment en remédiant aux insuffisances dans la fourniture de services de navigation aérienne, en défragmentant le système européen d'ATM et en facilitant le déploiement en temps utile de SESAR.

Les actions à soutenir dans ce domaine devraient:

soutenir le développement des services et activités, entre autres de navigation aérienne, autres que les services du trafic aérien, qui concernent et facilitent la fourniture de services de navigation aérienne et qui présentent le plus grand potentiel d'amélioration de l'efficacité lorsqu'ils sont fournis sur la base des principes du marché et d'une plus-value pour le client au niveau régional, central et/ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels; identifier les besoins en infrastructures pour ces éventuels services et définir et démontrer le moyen le plus efficace de déployer ces infrastructures pour que les services soient fournis dans le respect du cadre juridique du ciel unique européen et en cohérence avec le déploiement de SESAR;

faciliter les activités et les procédés qui sont nécessaires pour permettre l'industrialisation des fonctionnalités de l'ATM incluses dans les projets communs définis dans le règlement (UE) n° 409/2013 ou dans le programme de déploiement provisoire.

3.2.5 *Systèmes de transport intelligents (STI)*

Les **projets** proposés au titre de cette rubrique devraient favoriser la mise en œuvre coordonnée et interopérable des services et applications STI essentiels (et innovants) le long des corridors RTE-T du futur règlement établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et leurs interfaces avec les réseaux complémentaires, impliquant et engageant au moins trois États membres. Les projets respecteront les spécifications détaillées ou les orientations définies dans l'appel à propositions et tiendront compte des activités/objectifs spécifiques suivants:

l'utilisation optimale des données relatives aux routes, à la circulation et aux déplacements;

la continuité des services STI de gestion du fret et du trafic le long des corridors RTE-T jusqu'aux interfaces avec les systèmes de transport urbain et interurbain et avec les nœuds «voyageurs» ou les terminaux de fret;

la sécurité et la sûreté routières;

l'amélioration de l'interaction et des interfaces avec les modes de transport complémentaires;

l'intégration du véhicule dans l'infrastructure de transport;

la sécurité et la protection des données et les questions de responsabilité.

Les **projets d'étude** proposés dans cette rubrique devraient favoriser:

l'élaboration, la mise en œuvre opérationnelle et/ou l'amélioration des spécifications concernant les services STI essentiels et les normes européennes afin de garantir un déploiement interopérable et à moindre coût (du point de vue des opérateurs) et de renforcer l'harmonisation et la qualité (du point de vue de l'utilisateur);

l'évaluation harmonisée et la notification des incidences, y compris une analyse motivée des coûts et avantages;

la surveillance, la consolidation et la notification sur le déploiement paneuropéen des services et applications STI essentiels (et innovants).

Les projets doivent associer un large éventail de partenaires au niveau de la prise de décisions et au niveau opérationnel pour assurer la représentativité, l'acceptabilité/validité et la large diffusion de leurs résultats.

Même si les projets de travaux et d'études sont axés sur leurs objectifs spécifiques, ils contribueront tous à la réalisation des objectifs généraux de l'appel.

4. **RÉSULTATS ESCOMPTÉS**

La mise en œuvre de la présente modification du programme de travail pluriannuel pour 2013 vise à renforcer l'efficacité et la notoriété du financement par l'UE des projets les plus prioritaires du réseau transeuropéen de transport, tout en stimulant la croissance et la création d'emplois, conformément à la stratégie Europe 2020. L'octroi d'un soutien dans le cadre du présent programme devrait permettre à un certain nombre de projets RTE-T d'être menés à terme de façon efficace et en temps utile, dans leur totalité ou en grande partie, soutenir la réalisation d'un système de transport européen solide et économe en ressources, et contribuer à la lutte contre le changement climatique.

Les actions qui bénéficieront d'une aide financière octroyée au titre de l'appel de 2013 contribueront directement à la réalisation d'objectifs importants de la politique des transports, tels que: la création de grands axes de transport interopérables reliant les réseaux nationaux et facilitant le fonctionnement du marché intérieur; l'utilisation optimale des capacités des infrastructures existantes; l'amélioration de la sécurité et de la fiabilité du réseau; l'amélioration de l'accessibilité des régions périphériques de l'UE; la diminution de l'encombrement de l'infrastructure ferroviaire et un rééquilibrage des différents modes; ainsi que l'atténuation des effets de l'activité de transport sur l'environnement, notamment en contribuant à lutter contre le changement climatique.

L'octroi d'un soutien financier à ces actions devrait permettre de franchir d'importantes étapes vers l'achèvement du réseau transeuropéen de transport, tel qu'il a été approuvé par le Parlement européen et le Conseil. L'octroi d'un concours financier de l'Union devrait aider à mobiliser les fonds publics et privés nécessaires pour que les calendriers ambitieux soient respectés.

5. CALENDRIER DES APPELS À PROPOSITIONS 2013 DU PROGRAMME DE TRAVAIL PLURIANNUEL ET MONTANTS INDICATIFS DISPONIBLES

5.1. Calendrier indicatif des appels à propositions et montants disponibles dans le cadre du programme de travail pluriannuel

Projets	Appels (date donnée à titre indicatif)	Montants indicatifs⁷
Actions sur les projets prioritaires,	décembre 2013	50 000 000 EUR
Autoroutes de la mer	décembre 2013	80 000 000 EUR
Système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS)	décembre 2013	70 000 000 EUR
gestion du trafic aérien (ATM)	décembre 2013	30 000 000 EUR
Systèmes de transport intelligents (STI)	décembre 2013	50 000 000 EUR
TOTAL		280 000 000 EUR

Le montant total disponible pour des subventions au titre du programme de travail pluriannuel dans le domaine du réseau transeuropéen de transport représente entre 80 et 85 % de l'enveloppe financière de 8 013 000 000 EUR allouée au transport pour la période 2007-2013, comme indiqué à l'article 18 du règlement RTE.

Conformément à l'article 8 du règlement RTE, le programme de travail pluriannuel RTE-T a été examiné à mi-parcours en 2010. Les projets recensés au cours de l'examen n'épuiseront pas tous les fonds qui leur ont été alloués pendant la période couverte par le programme. Par conséquent, la planification des futurs appels à propositions prévue dans le programme de

⁷ Les coûts des projets sont éligibles à partir du 1^{er} janvier 2013.

travail pluriannuel pour 2007-2013 par la décision C(2007) 3512 de la Commission du 23 juillet 2007 est en cours de modification.

La ventilation des ressources figurant ci-avant est donnée à titre indicatif et les transferts budgétaires entre priorités sont donc autorisés.

6. CRITÈRES D'ÉLIGIBILITÉ

6.1. Demandeurs éligibles

Seules les demandes écrites soumises par des personnes morales de droit privé ou public légalement constituées et enregistrées dans un État membre sont éligibles à un soutien financier de l'UE.

Les demandes doivent être présentées:

par un ou plusieurs États membres, et/ou,

avec l'accord du ou des États membres concernés, par des organisations internationales, des entreprises communes ou des entreprises publiques ou privées.

Non seulement les demandes doivent satisfaire aux conditions susmentionnées, mais, primo, toutes les propositions dans les domaines des autoroutes de la mer doivent concerner des demandeurs provenant d'au moins deux États membres différents et soutenus par ceux-ci et, secundo, toutes les propositions de projets de travaux dans le domaine des systèmes de transport intelligents (STI) doivent concerner des demandeurs provenant d'au moins trois États membres différents et soutenus par ceux-ci.

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

Les pays tiers ou les personnes physiques ou morales établies en dehors des États membres ne peuvent en aucun cas bénéficier de ces subventions.

Les services de la Commission se réservent le droit de reclasser une proposition de projet, reçue dans le cadre du présent programme de travail, sous une autre priorité au titre du présent programme de travail ou sous une priorité relevant du programme de travail pluriannuel adopté par la décision d'exécution C(2013) 1029 du 27 février 2013, telle que modifiée.

6.2. Projets éligibles

6.2.1. Projets d'intérêt commun

Seuls les projets liés à un ou plusieurs projets d'intérêt commun cités dans les orientations RTE-T peuvent bénéficier d'une aide financière de l'Union.

6.2.2. Respect du droit de l'Union

L'octroi d'une aide de l'Union à des projets d'intérêt commun est subordonné au respect de la législation applicable de l'Union⁸, notamment en ce qui concerne l'interopérabilité, la protection de l'environnement⁹, la concurrence et la passation de marchés publics.

⁸ Conformément à l'article 3, paragraphe 1, du règlement RTE.

⁹ Notamment les directives EIE (directive 2011/92/EU), ESIE (Directive 2001/42/EC), «Habitats» (directive 92/43/CEE) et «Oiseaux» (directive 2009/147/CE), ainsi que la directive-cadre sur l'eau (directive 2000/60/CE) (les références exactes – numéro et titre – de ces actes devraient être mentionnées).

6.2.3. *Autres sources de financement*

L'Union ne peut accorder aucune aide financière pour des parties de projet bénéficiant d'un financement au titre des autres instruments financiers dont elle dispose.

6.2.4. *Indépendance des travaux/études*

Toute proposition doit porter soit sur des travaux, soit sur des études, au sens de l'article 2, points 8 et 9, du règlement RTE. Cette condition s'applique également au domaine des autoroutes de la mer, à moins qu'il ne soit clairement démontré que l'exécution des travaux n'est pas subordonnée à la réalisation et/ou à la conclusion de l'étude.

6.3. **Motifs d'exclusion**

Dans l'appel à propositions, la Commission attirera l'attention des demandeurs sur les articles 106 à 109 et 131 du règlement financier, ainsi que sur l'article 141 des règles d'application.

7. **CRITÈRES DE SÉLECTION**

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

Est dispensé de prouver sa capacité technique et opérationnelle tout demandeur qui est un État membre, un organisme du secteur public [autorité locale ou régionale, organisme de droit public¹⁰ ou association formée par une ou plusieurs de ces autorités ou un ou plusieurs organismes de droit public, en particulier une entreprise commune répondant aux critères d'éligibilité créée en application de l'article 187 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ex-article 171 du traité CE), organisation internationale¹¹] ou un groupement européen d'intérêt économique (GEIE) créé conformément au règlement (CEE) n° 2137/85 du Conseil du 25 juillet 1985 et détenu à 100 % par un ou plusieurs organismes publics.

7.1. **Capacité financière**

Tout demandeur doit avoir la capacité financière lui permettant de mener à bien l'action pour laquelle il demande une subvention et il joint à sa demande ses états financiers relatifs au dernier exercice clos, certifiés par un auditeur externe.

¹⁰ Organisme de droit public: tout organisme:

- a) créé pour satisfaire spécifiquement des besoins d'intérêt général ayant un caractère autre qu'industriel ou commercial;
- b) doté de la personnalité juridique; et
- c) dont l'activité est financée majoritairement par l'État, des autorités régionales ou locales, ou d'autres organismes de droit public; dont la gestion est soumise à un contrôle par ces derniers; dont l'organe d'administration, de direction ou de surveillance est composé de membres dont plus de la moitié sont désignés par l'État, les autorités régionales ou locales, ou d'autres organismes de droit public.

¹¹ Aux termes de l'article 43, paragraphe 2, des règles d'application, on entend par «organisations internationales»:

- a) les organisations de droit international public créées par des accords intergouvernementaux ainsi que les agences spécialisées créées par celles-ci;
- b) le Comité international de la Croix-Rouge (CICR);
- c) la Fédération internationale des Sociétés nationales de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge.

7.2. Capacité opérationnelle

Tout demandeur doit avoir la capacité technique et opérationnelle lui permettant de mener à terme le projet pour lequel il demande une subvention et produire les documents attestant cette capacité.

Les informations communiquées par les demandeurs ayant bénéficié d'un soutien financier au titre du RTE-T à partir de 2004 peuvent être prises en considération pour l'évaluation de la capacité opérationnelle de ces mêmes demandeurs.

8. CRITÈRES D'ATTRIBUTION

Seules les propositions conformes aux critères d'éligibilité et de sélection seront évaluées, en fonction de leur degré de contribution aux objectifs et aux priorités mentionnés ci-dessus. La décision d'octroyer un concours financier européen est fondée, entre autres, sur les critères d'attribution généraux suivants:

- la maturité des projets,
- l'effet incitatif que l'intervention de l'UE aura sur les financements publics et privés,
- la solidité du montage financier des projets,
- les incidences socio-économiques,
- les incidences et avantages pour l'environnement,
- la nécessité de surmonter des obstacles financiers,
- la complexité des projets, par exemple liée à la nécessité de franchir des obstacles naturels,
- la mesure dans laquelle les projets contribuent à la continuité et à l'interopérabilité du réseau, ainsi qu'à l'optimisation de sa capacité,
- la mesure dans laquelle les projets contribuent à améliorer la qualité, la sécurité et la sûreté du service,
- la mesure dans laquelle les projets contribuent au fonctionnement du marché intérieur et à la réalisation d'autres priorités du réseau transeuropéen de transport,
- la mesure dans laquelle les projets contribuent au rééquilibrage des différents modes de transport en faveur des modes les plus respectueux de l'environnement,
- la qualité de la demande.

Dans le cadre des objectifs généraux fixés dans la présente annexe, des critères spécifiques complémentaires pour des projets d'innovation et des projets dans le domaine des autoroutes de la mer et des STI peuvent être énoncés dans l'appel à propositions.

Les appels à propositions ou la documentation annexe peuvent recommander que le concours financier de l'UE dépasse un seuil minimal ou n'excède pas certains plafonds.

9. TAUX DE COFINANCEMENT MAXIMAL¹²

Le montant du concours financier de l'UE ne dépasse pas les taux suivants:

études: 50 % du coût éligible

¹² Conformément à l'article 6, paragraphe 2, du règlement RTE.

Travaux définis à l'article 2, point 9, du règlement RTE:

au maximum 20 % du coût éligible des travaux pour les projets prioritaires;

au maximum 30 % du coût éligible pour les tronçons transfrontaliers des projets prioritaires, à condition 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;

système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS):

équipements en bord de voie:

au maximum 50 % du coût éligible des travaux.

équipements embarqués:

au maximum 50 % du coût éligible de développement et de réalisation des prototypes pour l'installation de l'ERTMS sur du matériel roulant existant, à condition que le prototype soit certifié dans au moins deux États membres;

au maximum 50 % du coût éligible de l'équipement de série pour l'installation de l'ERTSM sur du matériel roulant; la Commission fixera néanmoins un montant maximal d'intervention par unité de traction dans le cadre du programme pluriannuel;

systèmes de gestion de la circulation routière, ferroviaire, aérienne et de la navigation intérieure, maritime et côtière, et STI:

au maximum 20 % du coût éligible des travaux;

aide au démarrage couvrant les frais d'investissement des projets dans le domaine des autoroutes de la mer:

30 % de la valeur de deux années d'amortissement des frais d'investissement éligibles en vertu de l'article 13, paragraphe 5, des orientations RTE.

10. INSTRUMENT DE MISE EN ŒUVRE

Le concours financier fera l'objet de décisions individuelles de financement adoptées par la Commission.