

## ANNEXE

### 1. BUDGET

#### 1.1. Ligne budgétaire

- 06 02 01 02 — Garantir des systèmes de transport durables et efficaces;
- 32 02 01 01 - L'intégration plus poussée du marché intérieur de l'énergie et l'interopérabilité des réseaux d'électricité et de gaz par-delà les frontières.

#### 1.2. Ressources budgétaires

Le montant total de l'aide financière à octroyer en 2016, en application du présent programme, aux projets d'intérêt commun dans le domaine du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) – secteurs des transports et de l'énergie, est de 40 millions d'euros, dont:

- 20 millions d'euros au titre de la ligne budgétaire 06 02 01 02
- 20 millions d'euros au titre de la ligne budgétaire 32 02 01 01

Le calendrier de l'appel à propositions et le montant indicatif disponible pour chaque priorité sont précisés au point 5.

### 2. OBJECTIFS ET PRIORITÉS

#### 2.1 Introduction

Le présent programme établit la base pour l'attribution commune de l'aide financière aux projets d'intérêt commun dans le domaine du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) — secteur des transports et de l'énergie.

Dès lors, et conformément aux éléments d'infrastructure et aux conditions prévus dans les orientations du RTE-T<sup>1</sup> et du RTE-E<sup>2</sup>, le présent programme permet la réalisation des objectifs et actions stratégiques présentant des synergies entre les secteurs qui contribuent à des projets d'intérêt commun admissibles au titre des RTE-T et des RTE-E.

#### 2.2. Objectifs généraux

Le MIE soutient des actions liées aux projets d'intérêt commun qui seront préparées et mises en œuvre dans le cadre des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie.

---

<sup>1</sup> Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

<sup>2</sup> Règlement (UE) n° 347/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2013 concernant des orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes (JO L 115 du 25.4.2013, p. 39).

Ces actions contribuent à une croissance intelligente, durable et inclusive, conformément à la stratégie Europe 2020, et permettent à l'Union d'atteindre ses objectifs de développement durable, notamment en exploitant correctement les synergies entre les secteurs<sup>3</sup>.

### **2.3. Objectifs spécifiques**

Les actions de synergie contribuent à la réalisation des objectifs spécifiques suivants de chaque secteur:

#### **i) Secteur des transports<sup>4</sup>**

Garantir des systèmes de transport durables et efficaces à long terme, en vue de se préparer aux flux de transport futurs escomptés, et permettre la décarbonisation de tous les modes de transport par le passage à des technologies de transport innovantes à faibles émissions de carbone et à haut rendement énergétique, tout en optimisant la sécurité.

#### **ii) Secteur de l'énergie<sup>5</sup>**

Améliorer la compétitivité en promouvant une intégration plus poussée du marché intérieur de l'énergie et l'interopérabilité des réseaux d'électricité et de gaz par-delà les frontières, notamment en augmentant le nombre de projets permettant d'interconnecter réellement les réseaux des États membres et d'éliminer les obstacles internes, d'atténuer ou de supprimer l'isolement énergétique de certains États membres, d'accroître le degré d'interconnexion des réseaux électriques entre les États membres et de parvenir à une convergence des prix entre les marchés de l'énergie des États membres concernés.

### **2.4. Priorités en matière de financement**

Le présent programme de travail prévoit le financement d'actions qui créent des synergies entre les secteurs des transports et de l'énergie et qui associent au moins un thème de chaque secteur.

#### **I) Vue d'ensemble**

L'objectif général est de soutenir le déploiement d'infrastructures durables et efficaces dans le domaine des transports et de l'énergie grâce à la création de synergies.

Pour ce qui est de leur localisation, les actions de synergie devraient être déployées sur le réseau global de transport en faisant porter l'effort sur les corridors du réseau central, tout en respectant les corridors et domaines en matière d'infrastructures énergétiques, conformément aux orientations relatives aux RTE-E et RTE-T et leurs annexes.

---

<sup>3</sup> Règlement (UE) n° 1316/2013, article 3 «Objectifs généraux du MIE»

<sup>4</sup> Règlement (UE) n° 1316/2013, article 4, paragraphe 2, point b), «MIE, Objectifs sectoriels spécifiques pour les transports»

<sup>5</sup> Règlement (UE) n° 1316/2013, article 4, paragraphe 3, point a), «MIE, Objectifs sectoriels spécifiques pour l'énergie»

Les actions de synergie devraient soutenir la mise en œuvre des projets d'intérêt commun qui figurent dans la deuxième liste de projets d'intérêt commun de l'Union (2ème liste PIC) dans le secteur de l'énergie, dans le cadre des priorités et objectifs généraux définis dans le présent programme de travail.

Seules les études visées à l'article 2, paragraphe 6, du règlement MIE<sup>6</sup> sont admissibles au titre du présent programme de travail. Les travaux ne sont pas admissibles.

## II) Types d'action

Les actions qui seront sélectionnées concerneront des études réalisées avec ou sans déploiement pilote. La priorité est donnée aux études comprenant un déploiement pilote (essais en situation réelle)

- A. Les études sans déploiement pilote (telles que les études de faisabilité), devraient comparer le ou les scénarios standards avec la solution innovante. Y adjoindre une analyse de marché serait un avantage. Dans le cas où une telle analyse a déjà été effectuée, une description de ses parties et résultats pertinents devraient figurer dans l'action proposée.
- B. Les études comprenant un déploiement pilote devraient comporter un essai en conditions réelles (plutôt qu'une simple démonstration). Elles devraient viser une double optimisation: 1) l'optimisation de la technologie pour faire baisser les coûts unitaires, et 2) l'optimisation des relations entreprise-client pour mieux comprendre les besoins des clients et y répondre comme il se doit. À la fin de l'essai, une analyse doit être effectuée dans le cadre de l'étude, sous la forme d'un plan d'entreprise, pour montrer comment passer du stade de l'essai à l'application de masse. En fait, sur la base de la solution optimale qui sera dégagée, le déploiement de l'innovation sur, au minimum, une partie significative d'un corridor dans au moins deux États membres de l'UE devrait être préparé.

Une action présentée par un demandeur dans un seul État membre de l'UE est admissible, conformément à l'article 9, paragraphe 1, du règlement MIE.

## III) Budgets spécifiques

Il est conseillé de viser des coûts admissibles maximaux indicatifs par projet de 2 millions EUR pour des études sans déploiement, (type A) et 10 millions EUR pour des études avec déploiement pilote (type B)

Les coûts admissibles des actions devraient totaliser au minimum 1 million EUR pour qu'une dimension européenne suffisante soit atteinte.

## 3. RÉSULTATS ESCOMPTÉS

---

<sup>6</sup> Règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, modifiant le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant les règlements (CE) n° 680/2007 et (CE) n° 67/2010.

La mise en œuvre du programme de travail annuel 2016 a pour objectif de contribuer à la réalisation des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie, tout en favorisant la croissance et la création d'emplois conformément à la stratégie Europe 2020. Il est prévu que l'octroi d'une aide en application du présent programme contribuera à exploiter les synergies entre les RTE-T et RTE-E, en particulier dans des domaines tels que les réseaux d'énergie intelligents; l'utilisation conjointe des installations de gaz naturel liquéfié (GNL), d'électricité et d'installations de stockage de gaz; la mobilité reposant sur l'utilisation de carburants de substitution (par exemple le gaz naturel, les batteries et piles à combustible fonctionnant à l'hydrogène); les systèmes de transport intelligents, les droits de passage communs ou le couplage d'infrastructures, tout en garantissant un niveau élevé de cybersécurité, le cas échéant, ainsi qu'une atténuation de l'impact de l'énergie et des transports sur l'environnement, ce qui contribuera notamment à la lutte contre le changement climatique.

#### **4. CALENDRIER DE L'APPEL À PROPOSITIONS 2016 ET MONTANTS INDICATIFS DISPONIBLES**

<b>Activité(s):</b>	<b>Appels (date de publication prévue)</b>	<b>Montant indicatif</b>
Appel à propositions multisectoriel au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe	Septembre 2016	<b>40 mio €</b>
<b>TOTAL</b>		<b>40 mio €</b>

Un montant maximal de 0,1 % et de 1 000 000 EUR de chaque ligne budgétaire est alloué aux experts participant à l'évaluation des propositions (article 204 du RF).

#### **5. CRITÈRES D'ADMISSIBILITÉ**

##### **5.1. Candidats admissibles**

Les candidatures doivent être présentées par:

- un ou plusieurs États membres, et/ou
- en accord avec les États membres concernés, des organisations internationales, des entreprises communes ou des entreprises publiques ou privées ou encore des organismes ou entités établis dans des États membres.

Des propositions peuvent être soumises par des entités qui sont dépourvues de la personnalité juridique au regard du droit national, pour autant que leurs représentants aient la capacité de

prendre des engagements juridiques pour le compte de l'entité et offrent une garantie de protection des intérêts financiers de l'Union équivalente à celle offerte par des personnes morales.

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

Les pays tiers et les entités établies dans des pays tiers peuvent participer à des actions contribuant aux projets d'intérêt commun, si cela est nécessaire pour la réalisation des objectifs d'un projet d'intérêt commun donné. Ils ne peuvent pas bénéficier d'une aide financière, sauf lorsque cela est indispensable à la réalisation des objectifs d'un projet d'intérêt commun donné.

Dans ces cas et conformément à l'article 8, paragraphe 1, des orientations sur les RTE-T, les candidatures peuvent être présentées par des pays voisins ou des entités établies dans des pays voisins, avec l'accord d'un État membre.

### Motifs d'exclusion

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

## **5.2. Projets admissibles**

### *5.2.1. Projets d'intérêt commun*

Seuls les projets pouvant être considérés comme des projets d'intérêt commun recensés dans les orientations RTE-T et RTE-E peuvent bénéficier d'une aide financière de l'Union.

Les projets doivent remplir les conditions suivantes:

#### i) Article 7 des orientations RTE-T:

- 1) contribuer aux objectifs relevant d'au moins deux des quatre catégories énoncées à l'article 4 des orientations RTE-T;
- 2) être conformes au chapitre II et, pour les réseaux centraux, au chapitre III des orientations RTE-T.

ii) Conformément à l'article 7 du règlement MIE, seules les actions contribuant à des projets d'intérêt commun tels qu'ils figurent dans le règlement délégué (UE) n°2016/89 de la Commission du 18 novembre 2015 peuvent bénéficier d'une aide financière de l'Union sous la forme d'une subvention. En outre, et en vertu de l'article 14, paragraphe 1, du règlement RTE-E, les projets d'intérêt commun relevant des catégories prévues à l'annexe II, points 1), 2) et 4), dudit règlement peuvent bénéficier d'une aide financière de l'Union sous la forme de subventions pour des études.

iii) Les actions présentant des synergies entre les secteurs et contribuant à des projets d'intérêt commun admissibles au titre d'au moins deux des règlements visés à l'article 2, point 1), du règlement MIE ne peuvent bénéficier d'un concours financier au titre du présent règlement aux fins des appels à propositions multisectoriels visés à l'article 17, paragraphe 7, du règlement MIE que si les composantes et les coûts d'une telle action peuvent être clairement répartis par secteur au sens des paragraphes 2 et 3 de l'article 10 du règlement MIE.

#### *5.2.2. Conformité au droit de l'Union*

L'octroi d'un concours financier de l'Union aux projets d'intérêt commun est subordonné au respect de la législation applicable de l'Union<sup>7</sup>, notamment en ce qui concerne l'interopérabilité, la protection de l'environnement<sup>8</sup>, la concurrence et la passation de marchés publics.

#### *5.2.3. Autres sources de financement*

Aucune aide financière de l'Union ne sera octroyée à des actions bénéficiant d'autres sources de financement de l'Union, sans préjudice de l'article 15, paragraphe 4, du règlement MIE.

#### *5.2.4. Types d'actions*

Une proposition doit porter uniquement sur des études, au sens de l'article 2, paragraphe 6, du règlement MIE<sup>9</sup>, c'est-à-dire y compris la possibilité de déploiement pilote. Les travaux ne sont pas admissibles au titre du présent programme de travail.

Comme indiqué au point 2.4.III, le montant minimum de coûts admissibles des actions devrait atteindre 1 million EUR pour qu'une dimension européenne suffisante soit atteinte.

#### *5.2.5. Admissibilité des coûts*

Conformément à l'article 130, paragraphe 1, du règlement financier, les coûts pouvant bénéficier d'un financement ne peuvent être antérieurs à la date de dépôt de la demande de subvention.

Lorsqu'une action a déjà commencé, une subvention peut lui être accordée si le demandeur peut démontrer qu'il était nécessaire d'entamer cette action avant la signature de la convention de subvention ou la notification de la décision de subvention.

Une subvention ne peut être attribuée rétroactivement pour des actions déjà achevées.

---

<sup>7</sup> Conformément à l'article 23 du règlement MIE.

<sup>8</sup> En particulier, mais pas exclusivement, les directives de l'UE suivantes: AIE (2011/92/UE), EIE (2001/42/CE), Habitats (92/43/CEE), Oiseaux (2009/147/CE), et Eau (2000/60/CE). Les références exactes — numéro et titre — de ces textes juridiques devraient être mentionnées dans les propositions de projets

Les coûts liés aux actions pouvant être financés sont les suivants:

Pour la partie «transport» de l'action:

Les infrastructures et les installations, y compris les infrastructures mobiles et leurs interfaces (par exemple, la liaison télématique, le câble de charge, les adaptateurs) avec les équipements mobiles (c'est-à-dire les véhicules), ainsi que les équipements mobiles eux-mêmes, peuvent bénéficier d'une aide au titre des études. Toutefois, la partie équipements mobiles doit être accessoire par rapport à la partie infrastructure de l'action. Afin de garantir le caractère «infrastructure» des actions innovantes entreprises au titre du MIE, un plafonnement à 10 % de la subvention de la Commission européenne (30 % pour les navires) s'applique aux équipements mobiles utilisés dans le cadre d'une action. En outre, les coûts admissibles pour les équipements mobiles ne doivent porter que sur la différence financière entre une solution classique, usuelle et l'utilisation d'une nouvelle technologie.

Pour la partie «énergie» de l'action:

Conformément à l'article 14, paragraphe 1, des orientations RTE-E, seuls les coûts liés aux études destinées à soutenir les projets d'intérêt commun relevant des catégories d'infrastructures énergétiques prévues à l'annexe II, points 1), 2) et 4), des lignes directrices peuvent bénéficier d'un financement. Étant donné que la liste des projets d'intérêt commun en cours de validité ne contient pas de projets portant sur le dioxyde de carbone, seuls les coûts liés aux études pour les catégories électricité (1) et gaz (2) sont admissibles.

## **6. CRITÈRES DE SÉLECTION**

Les demandeurs doivent disposer de sources de financement stables et suffisantes pour pouvoir maintenir leur activité pendant la période de réalisation du projet subventionné et pour participer à son financement. Ils doivent posséder les compétences et qualifications professionnelles requises pour mener à bien l'action proposée. Ces critères de sélection s'appliquent également aux demandeurs dans le cas d'actions de soutien du programme bénéficiant de subventions.

La nécessité de démontrer la capacité financière et opérationnelle ne s'applique pas aux demandeurs qui sont un État membre, un pays tiers, un organisme public établi dans un État membre (par exemple, une autorité régionale ou locale, un organisme de droit public ou une association formée par une ou plusieurs de ces autorités ou un ou plusieurs de ces organismes de droit public, notamment les entreprises communes en accord avec les critères d'admissibilité, établies sur la base de l'article 187 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne - ancien article 171 CE), une organisation internationale<sup>10</sup>, un groupement

---

<sup>10</sup> En vertu de l'article 43, paragraphe 2, des règles d'application, on entend par «organisations internationales»:

- a) les organisations de droit public international créées par des accords intergouvernementaux ainsi que les agences spécialisées créées par celles-ci;
- b) le Comité international de la Croix-Rouge (CICR);

européen d'intérêt économique (GEIE) institué en vertu du règlement (CEE) n° 2137/85 du Conseil du 25 juillet 1985 et appartenant à part entière à un ou des organismes publics, ni aux gestionnaires de réseau de transport certifiés conformément aux procédures prévues à l'article 10 ou 11 de la directive 2009/72/CE ou à l'article 10 ou 11 de la directive 2009/73/CE.

### **6.1. Capacité financière**

Le ou les demandeurs doivent avoir la capacité financière de mener à bien l'action pour laquelle la subvention est sollicitée. Le demandeur joindra à sa demande ses états financiers relatifs au dernier exercice clos, certifiés par un contrôleur externe. Dans le cas où le demandeur est une société nouvellement créée (et ne dispose donc pas de données financières certifiées pour le dernier exercice financier), un plan d'entreprise doit être fourni avec une lettre de soutien rédigée par une autre entreprise (la société mère par exemple) ou par un autre demandeur pour la même proposition.

### **6.2. Capacité opérationnelle**

Les candidats doivent avoir la capacité technique et opérationnelle permettant de mener à terme le projet pour lequel une subvention est demandée et produire les documents attestant cette capacité.

Les informations communiquées par les demandeurs ayant bénéficié d'un soutien financier au titre du MIE depuis 2014 et du RTE-T à partir de 2004 peuvent être prises en considération pour évaluer la capacité opérationnelle de ces mêmes candidats.

## **7. CRITÈRES D'ATTRIBUTION**

Seules les propositions qui satisfont aux critères d'admissibilité et de sélection seront évaluées au regard des critères d'attribution. La décision d'octroyer une aide financière de l'UE prend en considération, entre autres, les critères d'attribution généraux suivants:

- valeur ajoutée européenne au sens de l'article 3, point d), des orientations RTE-T;
- dimension transfrontalière, le cas échéant;
- degré de synergie entre les secteurs des transports et de l'énergie;
- degré de maturité de l'action dans l'évolution du projet;
- solidité du plan de mise en œuvre proposé;

---

c) la Fédération internationale des Sociétés nationales de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge;

d) d'autres organisations à but non lucratif assimilées à des organisations internationales en vertu d'une décision de la Commission.



- effet de levier de l'intervention de l'Union sur l'investissement public et privé, le cas échéant.

Dans le cadre de ces critères d'attribution, des critères spécifiques supplémentaires accessoires peuvent être définis dans l'appel à propositions.

## **8. TAUX DE COFINANCEMENT MAXIMAL POUR LES SUBVENTIONS**

Conformément à l'article 10, paragraphes 2, 3 et 5 du règlement MIE, le montant du concours financier de l'Union sous la forme de subventions pour des études n'excède pas les taux suivants: 60 % des coûts éligibles pour les deux secteurs, transports et énergie.