

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 du programme de travail annuel qui octroie un concours financier dans le domaine du réseau transeuropéen de transport en 2013, le montant supplémentaire des crédits disponibles est de 70 000 000 EUR (y compris 90 000 EUR pour l'évaluation des propositions) dans les domaines décrits ci-après.

Ce montant complète l'enveloppe de 145 000 000 EUR déjà mise à disposition dans le cadre du programme de travail annuel adopté pour 2013, la contribution de 45 000 000 EUR accordée à l'instrument de garantie de prêt conformément à l'article 6, paragraphe 1, point d), du règlement RTE, ainsi que l'enveloppe de 100 000 000 EUR pour la contribution à la phase pilote de l'instrument de partage des risques relatif aux emprunts obligataires pour le financement de projets, prévue à l'article 6, paragraphe 1, points d) et g), du règlement RTE, dans sa version modifiée.

2. OBJECTIFS

La décision C(2013) 1029 de la Commission du 27 février 2013 a posé le fondement qui permet d'accorder une contribution à l'instrument de garantie de prêt conformément à l'article 6, paragraphe 1, point d), du règlement RTE ainsi qu'à la phase pilote de l'instrument de partage des risques relatif aux emprunts obligataires pour le financement de projets, conformément à l'article 6, paragraphe 1, points d) et g), du règlement RTE, dans sa version modifiée.

L'objectif général est d'attirer des propositions de projets mûrs et durables censés refléter, de façon ciblée, les priorités de l'Union en matière de transport, telles que définies dans les orientations RTE-T. À cet égard, les modifications apportées au programme de travail annuel de 2013 prépareront également le terrain pour la future politique de l'Union en matière de transport et de RTE-T, notamment en intégrant le problème du changement climatique, ainsi que pour le développement futur du RTE-T.

En outre, la présente décision modificative définit la base permettant l'octroi d'une aide financière de l'UE sous forme de subventions destinées à des projets d'intérêt commun, définis à l'article 7 des orientations RTE-T dans les domaines énumérés ci-après.

2.1. Études concernant l'accélération et la facilitation de la mise en œuvre des projets RTE-T d'intérêt commun, définis à l'article 7 des orientations RTE-T.

Cette priorité portera sur des études concernant tous les modes de transport, dans le cadre des projets d'intérêt commun, conformément à l'article 7 des orientations RTE-T.

Il s'agira en particulier d'études concernant des projets mûrs visant l'établissement et le développement des liaisons et des interconnexions clés nécessaires pour éliminer les goulets d'étranglement, mettre en place les chaînons manquants et achever les grands axes, en particulier sur leurs tronçons transfrontaliers, conformément à l'article 5 des orientations RTE-T.

Les études relatives à la préparation des projets RTE-T au titre du futur règlement établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) seront également prises en considération dans le cadre de cette priorité.

Les actions liées à un projet prioritaire conformément à l'article 23 des orientations RTE-T **ne peuvent pas** bénéficier d'une aide au titre de cette priorité.

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

Ces mesures porteront sur des études appelées à soutenir les essais et le déploiement de nouvelles technologies et la mise en place d'éléments d'infrastructures et d'installations (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 des transports.

Les études qui promeuvent l'innovation et les nouvelles technologies liées à un quelconque projet prioritaire conformément à l'article 23 des orientations RTE-T **ne peuvent pas** bénéficier d'une aide au titre de cette priorité.

3. PRIORITÉS SPÉCIFIQUES

Les présentes modifications apportées au programme de travail annuel 2013 concernent en particulier la priorité suivante:

3.1 Études concernant l'accélération et la facilitation de la mise en œuvre des projets RTE-T d'intérêt commun, définis à l'article 7 des orientations RTE-T.

Cette priorité porte sur des études concernant le développement de projets d'intérêt commun dans le but de créer un portefeuille de projets à maturité pour 2014 et au-delà, à mettre en œuvre dans le cadre, entre autres, du futur règlement portant création du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE).

Dans le cadre de cette priorité, il s'agira en particulier d'accorder une aide au titre du RTE-T à des études préparatoires qui accéléreront la mise en œuvre de projets pour tous les modes de transport.

3.2 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 Commission «Énergie propre pour les transports: la stratégie européenne en matière de

carburants de substitution»¹, 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 TIC, 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 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).

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 n'est 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.

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

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 du trafic, 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.

4. RÉSULTATS ESCOMPTÉS

La mise en œuvre de la présente modification du programme de travail annuel pour 2013 vise à améliorer l'efficacité et la notoriété du financement de l'Union en faveur de priorités ciblées dans le domaine du réseau transeuropéen de transport. 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, et contribuer à la lutte contre le changement climatique.

L'appel à propositions devrait accélérer la réalisation des infrastructures du RTE-T, ce qui est crucial pour la compétitivité à long terme de l'Europe, et mobiliser des investissements supplémentaires (publics et/ou privés) à l'échelon national en faveur de la mise en œuvre du réseau RTE-T. Il devrait également permettre de continuer à progresser sur la voie d'une infrastructure européenne adéquate répondant aux besoins du XXI^e siècle, conformément au futur mécanisme pour l'interconnexion en Europe.

Les projets qui seront menés à terme grâce à l'aide financière allouée dans le cadre du programme contribueront ainsi directement à la réalisation d'objectifs importants de la politique des transports, notamment: créer de grands axes de transport reliant les réseaux nationaux et facilitant le fonctionnement du marché intérieur, garantir l'interopérabilité le long de ces axes; permettre une répartition modale du transport plus équilibrée; atténuer les effets du transport sur l'environnement et contribuer ainsi à rendre les transports plus durables.

5. CALENDRIER DE L'APPEL À PROPOSITIONS 2013 ET MONTANT INDICATIF DISPONIBLE

Le montant indicatif total des fonds disponibles pour le programme de travail annuel 2013 est plafonné à 215 000 000 EUR. Pour l'appel à propositions de 2013, le montant total indicatif des subventions à octroyer à des projets dans le domaine du réseau transeuropéen de transport est de 70 000 000 EUR.

Calendrier indicatif des appels à propositions et montants disponibles dans le programme de travail annuel à partir de 2013

| Priorités | Appels (date donnée à titre indicatif) | Montants indicatifs |
|---|--|---------------------|
| Accélération/facilitation de la mise en œuvre des projets RTE-T | décembre 2013 | 20 000 000 EUR |
| Promouvoir l'innovation et les nouvelles technologies | décembre 2013 | 50 000 000 EUR |
| TOTAL | | 70 000 000 EUR |

Cette ventilation étant donnée à titre indicatif, les transferts budgétaires entre priorités sont 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'Union.

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.

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 de l'UE ne peuvent en aucun cas bénéficier d'un financement.

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) 1675 du 21 mars 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 sur les RTE 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'Union², notamment en ce qui concerne l'interopérabilité, la protection de l'environnement³, la concurrence et la passation de marchés publics.

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 sur des études, au sens de l'article 2, point 8, du règlement RTE.

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 financière et opérationnelle tout demandeur qui est un État membre, un organisme du secteur public [autorité locale ou régionale, organisme de droit public⁴ 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)⁵, organisations internationales⁶] ou un groupement

² Conformément à l'article 3, paragraphe 1, du règlement RTE.

³ Notamment les directives EIE (directive 2011/92/UE), ESIE (Directive 2001/42/CE), «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).

⁴ 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.

⁵ Par exemple, une entreprise commune créée en application de l'article 187 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ex-article 171 du traité CE).

⁶ 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;

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.

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

b) le Comité international de la Croix-Rouge (CICR),

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

- la mesure dans laquelle le projet contribue 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 peuvent être énoncés dans l'appel à propositions.

Les appels à propositions et la documentation qui y est jointe précisent la manière dont ces critères sont interprétés et pondérés lors du processus d'évaluation.

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

9. TAUX DE COFINANCEMENT MAXIMAL⁷

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

- a) études: au maximum 50 % du coût éligible des études.

10. INSTRUMENT DE MISE EN ŒUVRE

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

⁷ Conformément à l'article 6, paragraphe 2, du règlement RTE.